

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ**

**«ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΑΚΤΙΟΥ
ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΟΥ ΈΧΕΙ ΑΥΤΟ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΤΗΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ»**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΖΗΣΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΝΙΚΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ
Α.Μ.: 2409**

ΠΡΕΒΕΖΑ 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	3
«Το Άκτιο κατά τους αρχαίους χρόνους και η ευρύτερη αυτού περιοχή».....	3
A. ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	7
B. ΔΑΠΑΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	20
2.1. Χαρακτηριστικά των αερομεταφορών.....	20
2.1.1. Το σύστημα των εναέριων μεταφορών.....	20
2.1.2. Οι επίγειες αεροπορικές εγκαταστάσεις (Αερολιμένες)	20
2.2. Χαρακτηριστικά των αεροσκαφών.....	24
2.2.1. Τύποι αεροσκαφών	24
2.2.2. Ταχύτητα, Βάρος και Μεταφορική ικανότητα των αεροσκαφών	27
2.2.3. Είδη κινητήρων	30
2.3. Η εναέρια κυκλοφορία.....	31
2.3.1. Οι Αεροδιάδρομοι.....	32
2.4. Επιλογή της θέσης αερολιμένων	34
2.4.1. Τα βασικά μεγέθη ανάπτυξης των αερολιμένων	34
2.4.2. Επιχειρησιακά κριτήρια επιλογής	35
2.4.3. Οικονομικά κριτήρια επιλογής	35
2.4.4. Χωροταξικά κριτήρια.....	36
2.4.5. Κοινωνικά κριτήρια επιλογής.....	36
2.4.5. Κυκλοφοριακά κριτήρια επιλογής.....	37
2.5. Η διαμόρφωση του χώρου των αερολιμένων.....	38
2.5.1. Κύριοι διάδρομοι (RUNWAYS)	38
2.6. Μελέτη των επιχειρησιακών κριτηρίων καταλληλότητας.....	39
2.6.1. Έλεγχος εμποδίων	39
2.7. Λειτουργικές εγκαταστάσεις των αερολιμένων	40
2.7.1. Τερματικοί Σταθμοί (TERMINALS)	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	42
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	42
3.1. Δημογραφικά και Κοινωνικά χαρακτηριστικά	42
3.2. Παραγωγική βάση	43
3.2.1. Πρωτογενής τομέας	43
3.2.2. Δευτερογενής τομέας.....	44
3.2.3. Τριτογενής τομέας.....	45
3.3. Υποδομές.....	46
3.3.1. Οδικό δίκτυο	46
3.3.2. Θαλάσσιες μεταφορές	46
3.3.3. Αεροπορικές μεταφορές	47
3.3.4. Σιδηροδρομικές μεταφορές	47
3.4. Γενικοί στόχοι και αναπτυξιακή στρατηγική για την περίοδο 2000 - 2006	48

3.5. Πορίσματα από το 7ο Παγκόσμιο Πανηπειρωτικό Συνέδριο	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο	60
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	60
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	85
ΠΗΓΕΣ	87

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

«Το Άκτιο κατά τους αρχαίους χρόνους και η ευρύτερη αυτού περιοχή»

Όταν ακούμε τη λέξη Άκτιο φέρνουμε στο νου τη ναυμαχία και όχι τόσο το ιερό και τα Άκτια ή την πόλη του Ανακτορίου.

Θα αναφερθούμε για λίγο στην περίφημη αυτή ναυμαχία και θα μεταφερθούμε για λίγο νοερά στο γεγονός αυτό. Στις 2 Σεπτεμβρίου του 31π.Χ. λαμβάνει χώρα η ναυμαχία μεταξύ Οκταβιανού (63-14π.Χ.), θετού γιου και κληρονόμου του Ιουλίου Καίσαρα, του Μάρκου Αντωνίου (83-30π.Χ. και της βασίλισσας της Αιγύπτου Κλεοπάτρας (51-30π.Χ.) Η ναυμαχία αποτελεί ένα από τα πλέον καθοριστικά γεγονότα της ρωμαϊκής ιστορίας για την περίοδο της β' τριανδρίας (43-28π.Χ.).

Όλη αυτή η μακρά περίοδος της αναστάτωσης οδήγησε στην τελική σύγκρουση των δύο ανδρών, δηλαδή του Οκταβιανού και του Μ. Αντωνίου, με το μέρος δε του τελευταίου είχε ταχθεί και η βασίλισσα Κλεοπάτρα.



Το στόμιο του Αμβρακικού οχύρωσε καλά με πύργους με πολλά σκάφη σχηματίζοντας ανθεκτικό φράγμα στην είσοδο και άφησε μόνο μία δίοδο, εξασφαλίζοντας έτσι χωρίς εμπόδια την είσοδο και έξοδο στον Αμβρακικό στα πλοία του.

Το στρατόπεδό του το έστησε στην Ακαρνανική ακτή, διότι έτσι ήθελε να καταγίνεται με την οργάνωση των συμμαχικών στρατευμάτων που έφταναν. Οι ενισχύσεις έφθαναν ταλαιπωρημένες από μεγάλες αποστάσεις μέσα από δύσβατες οδούς. Πολλά στρατεύματα διελύοντο καθ' οδόν και έφθαναν μόνο οι ειδήσεις της καταστροφής τους.

Ο Οκταβιανός παρέμεινε στην Ιταλία αναμένοντας ειδήσεις για τις κινήσεις του αντιπάλου του, ο δε στόλος του ήταν αγκυροβολημένος στον Τάραντα και στο Μπρίντζι. Η άφιξη του Αντωνίου στην είσοδο του Αμβρακικού του αποκάλυψε τις προθέσεις του και αποφάσισε να τον προλάβει εντοπίζοντας τον πόλεμο στον Αμβρακικό. Τα ύδατα έξω από το στενό της Πρέβεζας έγιναν θέατρο της μεγάλης κατά θάλασσα σύρραξης στους ρωμαϊκούς χρόνους. Η εμφάνιση 250 λιβυρνίδων του Οκταβιανού έξω από τον κόλπο της Πρέβεζας υπήρξε απροσδόκητη για τον Αντώνιο. Οι επιβάτες και οι ερέτες των πλοίων του Αντωνίου ήταν ασυμπλήρωτοι. Παρ' όλα αυτά δεν δίστασε να διατάξει πολεμική έγερση.

Τα κουπιά άρχισαν να κινούνται (και η κίνησή τους έμοιαζε με φτερά πουλιού), τα όπλα των επιβατών έλαμψαν στα καταστρώματα και τα πλοία άρχισαν να λαμβάνουν θέση σε παράταξη μάχης. Ο στόλος του Μ. Αντωνίου αποτελείτο από μεγάλα και επιβλητικά πλοία, δηλαδή πεντήρεις, οχτήρεις, δεκήρεις, σε αντίθεση με τα πλοία του στόλου του Οκταβιανού που ήταν μικρά και ευκίνητα (Πλούταρχος, Αντώνιος: «... αι μάχιμοι νήες ουκ ελάττους πεντακοσίων εν αις οκτήρεις πολλά και δεκήρεις κεκοσμημένοι σοβαρώς και πανηγυρικώς...» και παρακάτω αναφέρει «... Καίσαρ δε ου προς ύψος ουδέ όγκου επιδεικτικώς πεπηγυίας νηυσίν, ευστρόφους δε και ταχείας»).

Μέχρι την ημέρα της ναυμαχίας ο στρατός του Αντωνίου, σύμφωνα με τις γραπτές μαρτυρίες, είχε ανέλθει στους 100.000 πεζούς και 12.000 ιπείς και παρήλθαν πολλές ημέρες. Εν τω μεταξύ ο Αντώνιος ενήργησε αιφνίδια απόβαση στην ακτή της Ηπείρου, αλλά ο Οκταβιανός δεν του επιτέθηκε.

Παραδόθηκαν 200 πλοία στον Οκταβιανό από τα 360 του Αντωνίου, 80 καταστράφηκαν και τα υπόλοιπα διέφυγαν. Αγωνίστηκαν 700 πλοία με 300.000 άνδρες. Ανάλογα με το πλήθος των συγκρουσθέντων οι απώλειες ήταν μικρές. Κατά τον Πλούταρχο 5.000 νεκροί και τούτο γιατί πολλά δεν συμμετείχαν και διέφυγαν. Τα αποτελέσματα της μάχης υπήρξαν άμεσα. Οι λεγεώνες του Αντωνίου διοικούμενες από τον Κράσσο προσήλθαν στον Οκταβιανό. Αυτός οδήγησε τις λιβυρνίδες του στο

Σαρωνικό (με κυλίνδρους τον Κορινθιακό) και μετά έπλευσε στη Σάμο, προκειμένου να καταδιώξει τον αντίπαλό του.

Σ' ανάμνηση αυτής της νίκης αφιέρωσε 10 πλοία στο ιερό του Απόλλωνα. Το αφιέρωμα στο αρχαίο ιερό του Απόλλωνα στην ακαρνανική ακτή ανήκε στο πνεύμα παλιάς παράδοσης τα αναθήματα να είναι ολόκληρα τα πλοία. Ο Οκταβιανός επέλεξε ένα δείγμα από κάθε τύπο πλοίου του στόλου του Αντωνίου και της Κλεοπάτρας, 10 τον αριθμό, όπως αναφέραμε και προηγουμένως, τα οποία τοποθέτησε σε «νεώρια» στο χώρο του ιερού. Το ανάθημα ήταν αντάξιο της μοναδικότητας του κοσμοϊστορικού γεγονότος που διαδραματίστηκε στη θάλασσα του Ακτίου. Τα πλοία δε σύντομα καταστράφηκαν από πυρκαγιά. Μετά από την περίφημη νίκη ο Οκταβιανός προέβη στην ίδρυση της Νικόπολης.



Σήμερα τα μόνα ορατά αρχαία κατάλοιπα είναι ένας ορθογώνιος περίβολος, που σύμφωνα με τον τρόπο της τοιχοδομίας του ανήκει στα ρωμαϊκά χρόνια. Εδώ σύμφωνα με τον Henzey ο χώρος αυτός είναι εκείνος του ιερού τεμένους και πιθανόν ο περίβολος αυτός έχει να κάνει με τις επεμβάσεις του Αυγούστου στο χώρο του ιερού. Άλλες μαρτυρίες για την περιοχή είναι οι επιγραφές που έχουν συγκεντρωθεί και βρίσκονται στο Μουσείο του Θυρρείου. Όμως την ακριβή θέση του ιερού, εφόσον κάτι εξακολουθεί να υπάρχει, θα μπορούσαν να μας την αποκαλύψουν κάποιες σημαντικές ανασκαφές. Κάποιες εκδοχές είναι και αυτές, ότι το ιερό βρίσκεται στο χώρο που σήμερα καταλαμβάνει το αεροδρόμιο.

Από το Άκτιο διήρχετο η μεγάλη ρωμαϊκή οδός (Via publica) που συνέδεε τη Νικόπολη με την Πάρα. Τμήματα ενός δρόμου που συνέδεε το Ανακτόριο με το Άκτιο και ήταν σχεδόν παραλιακός έχουν ερευνηθεί στο παρελθόν.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Α. ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το αεροδρόμιο βρίσκεται στην περιοχή Ακτίου, στο Δήμο Ανακτωρίου, στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας. Τα τελευταία χρόνια στον αερολιμένα υλοποιείται με ταχύτατους ρυθμούς ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανάπτυξης το οποίο περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή νέου κτιρίου και υπόστεγων χώρων.
- Την επέκταση δαπέδου και την κατασκευή τροχοδρόμων.
- Την εγκατάσταση συστήματος οπτικών αγγελιών για το επιβατικό κοινό.
- Την εγκατάσταση νέου ηλεκτρονικού εξοπλισμού και
- Διάφορα έργα συντήρησης.

Θεωρείται έργο πρωταρχικής σημασίας για την περιοχή, αφού σε συνδυασμό με την υποθαλάσσια ζεύξη Ακτίου – Πρέβεζας και το λιμάνι Πρέβεζας, συμβάλλει καθοριστικά στον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών δικτύων της περιοχής και στην άρση της συγκοινωνιακής της απομόνωσης.

Το όλο έργο αναλύεται σε δύο υποέργα:

- (i) επέκταση Αεροσταθμού Ακτίου και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου
κόστος: 2.775.000.000 δρχ.
- (ii) κατασκευή δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών.
Κόστος 1.138.000.000 δρχ.

Τα έργα ανταποκρίνονται στην σημαντικά αυξανόμενη επιβατική κίνηση η οποία κατά την τελευταία 10ετία έχει τριπλασιαστεί.

Η συνολική κίνηση κατά το έτος 2002 ανήλθε σε 340.000 επιβάτες περίπου.

Τα έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου συμβάλλουν στην παροχή υψηλών υπηρεσιών και τη μετατροπή της ευρύτερης περιοχής σε κόμβο αεροπορικών συγκοινωνιών.

Ο αερολιμένας Ακτίου διαθέτει τις εξής εγκαταστάσεις:

- i. Κύριο διάδρομο 07-25: 2.990x45μ
- ii. Παράλληλο τροχόδρομο στον διάδρομο 07-25: 2970x30μ.

iii. Δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών:

Νέο δάπεδο:

145x235=34.075τ.μ., ήτοι
4-5 θέσεις στάθμευσης
αεροσκαφών

vi. Κτίριο αεροσταθμού:

6.775τ.μ. (Νέο κτίριο)

Ο αερολιμένας Ακτίου στην αρχή της λειτουργίας του ανερχόταν σε 17.170 επιβάτες περίπου (κίνηση εσωτερικού, εξωτερικού και διερχόμενοι). Η συνολική κίνηση του αεροδρομίου κατά το 2004 ανήλθε σε 295.000 επιβάτες περίπου (κίνηση εσωτερικού, εξωτερικού και διερχόμενοι).

Κατά τα εννέα τελευταία έτη στο αεροδρόμιο υλοποιήθηκαν έργα ύψους 17,20 εκ. ευρώ, όπως το νέο κτίριο αεροσταθμού, η επέκταση του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών, το νέο D/VOR και διάφορα έργα συντηρήσεων.

Ο αερολιμένας Ακτίου λειτουργεί από το 1978. Αρχικά λειτούργησε με λυόμενο κτίριο αεροσταθμού 900τ.μ. περίπου. Στη συνέχεια καταδαφίστηκε το λυόμενο κτίριο και κατασκευάστηκε νέος αεροσταθμός εμβαδού 2.510τ.μ.



Έτσι κατασκευάστηκε:

- Νέο κτίριο αεροσταθμού στην ίδια θέση με το παλαιό, συνολικής επιφάνειας καλυπτόμενων χώρων 6.775τ.μ. και 1.500τ.μ. υπόστεγων χώρων και διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου, συνολικού κόστους 8,65εκ. ευρώ. Το κτίριο εξυπηρετεί 750 επιβάτες σε ώρα αιχμής και στις δύο κατευθύνσεις ή 500 επιβάτες ανά κατεύθυνση. Το έργο περατώθηκε τον Μάρτιο του 2003.
- Επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών και κατασκευή τροχοδρόμων, κόστους 4,40 εκ. ευρώ. Το έργο αφορούσε την αμφίπλευρη επέκταση του δαπέδου μέσα στα σημερινά όρια του αεροδρομίου και της κατασκευή νέων τροχοδρόμων για την σύνδεση διαδρόμου και δαπέδου στάθμευσης. Οι νέες διαστάσεις του δαπέδου είναι 145x235μ ήτοι 4-5 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Το έργο περατώθηκε τον Οκτώβριο του 2003.

Για το έτος 2005 έχει προγραμματισθεί η κατασκευή του έργου «Πύλη εισόδου στο αεροδρόμιο, τοιχίο και διαμόρφωση χώρου καυσίμων» προϋπολογισμού 300,00 χιλ. ευρώ με προβλεπόμενο πέρας κατασκευής το δεύτερο εξάμηνο του 2004.

Τέλος, προγραμματίζεται η περαιτέρω επέκταση του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών (κατά 130x 145μ) προϋπολογισμού 3,00 εκ. ευρώ σε έκταση που θα απαλλοτριωθεί για το σκοπό αυτό.

Οι δυνατότητες του κρατικού αερολιμένα του Ακτίου κατά το θερινό ωράριο λειτουργίας του σύμφωνα με το σχεδιασμό του 2003 προσφέρει σε εβδομαδιαία βάση:

- 77 ώρες λειτουργίας
- 200 αεροσκάφη
- 80.000 αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών.

B. ΔΑΠΑΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το νέο κτίριο Αεροσταθμού με τον περιβάλλοντα χώρο στον Κρατικό Αερολιμένα του Ακτίου έγινε με σκοπό να εξυπηρετήσει την αυξανόμενη κίνηση που

παρουσιάζει η περιοχή της Δυτικής Ελλάδας κατά την θερινή περίοδο. Τις παραμέτρους και την ωρίμανση του έργου μελέτησε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Το ΥΠΕΧΩΔΕ και η Γενική Γραμματεία Δημ. Έργων δημοπράτησε και εκτέλεσε το έργο για λογαριασμό της ΥΠΑ, προκηρύσσοντας μειοδοτικό διαγωνισμό μελέτης – κατασκευής με το σύστημα του κατ' αποκοπήν τιμήματος τεμάχιο (1) ένα.

Δημοπρατήθηκε την 23-4-1998.

Στο διαγωνισμό ανακηρύχθηκε ανάδοχος για την εκτέλεση του έργου η εταιρεία ΕΚΤΕΡ Α.Ε., υπεγράφη σύμβαση στις 24-6-1999 και είχε σαν αρχική συμβατική προθεσμία περαίωσης του έργου την 25-3-2001.

Το ποσό προϋπολογισμού της Υπηρεσίας ήταν 3.540.000.000 δρχ. και η μειοδότητρια εταιρεία ανέλαβε με έκπτωση 46,45% την περαίωση του έργου για το ποσό των 1.928.586.808 δρχ.

Το σύνολο των χώρων του αεροσταθμού προς κατασκευή ήταν 4.977,58τ.μ. και των υποστέγων χώρων 1.908,38τ.μ.

Κατά την εκτέλεση του έργου παρουσιάστηκαν προβλήματα ως προς την θεμελίωση διότι βρέθηκε υψηλότερα του προβλεπομένου από τη μελέτη, η στάθμη του υδροφόρου ορίζοντα.

Στη συνέχεια η ΥΠΑ ζήτησε αύξηση του αντικειμένου για την δημιουργία χώρων προς κάλυψη αναγκών που προέκυπταν από την εφαρμογή της συνθήκης SCHENGEN (δημιουργία επί πλέον αιθουσών και γραφείων) με αποτέλεσμα να συνταχθούν ανακεφαλαιωτικοί πίνακες και να υπογραφεί η πρώτη συμπληρωματική σύμβαση του έργου.

Δεδομένου ότι ο Αερολιμένας λειτουργούσε καθ' όλη την διάρκεια της κατασκευής του έργου, τμήματα του έργου παραδόθηκαν στην ΥΠΑ διαδοχικά με την περαίωσή τους και σήμερα βρίσκονται στο στάδιο της οριστικής παραλαβής τους.

Για το έργο συντάχθηκαν οι επισυναπτόμενοι Ανακεφαλαιωτικοί Πίνακες και συμπληρωματικές συμβάσεις.

ΣΤ. ΔΑΠΑΝΕΣ 4^{ου} ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΥ ΠΙΝΑΚΑ

Οι δαπάνες που προέβλεπε η αρχική σύμβαση για το έργο είναι όπως παρακάτω :

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 1.390.040.000 (4.079.354,37€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 125.103.600 (367.141,89€) για απρόβλεπτες δαπάνες 9%
- Δρχ. 119.252.000 (349.969,19€) για δαπάνες αναθεώρησης
- Δρχ. 0 (0€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 294.191.208 (863.363,78€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 1.928.586.808 (5.659.829,22€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

Οι δαπάνες που προέβλεπε ο 1^{ος} Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας για το έργο είναι όπως παρακάτω :

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 1.440.734.662 (4.228.128,13€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 51.908.938 (152.337,31€) για απρόβλεπτες δαπάνες
- Δρχ. 119.252.000 (349.969,19€) για δαπάνες αναθεώρησης
- Δρχ. 22.500.000 (66.030,81€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 294.191.208 (863.363,78€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 1.928.586.808 (5.659.829,22€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

Οι δαπάνες που προέβλεπε ο 2^{ος} Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας για το έργο είναι οι παρακάτω :

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 1.479.213.669 (4.341.052,59€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 13.429.931 (39.412,86€) για απρόβλεπτες δαπάνες
- Δρχ. 140.438.441 (412.145,09€) για δαπάνες αναθεώρησης
- Δρχ. 22.500.000 (66.030,81€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 298.004.767 (874.555,44€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 1.953.586.808 (5.733.196,80€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

1η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

• Δρχ.	584.560.478	(1.715.511,31€)	για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
• Δρχ.	52.610.443	(154.396,02€)	για απρόβλεπτες δαπάνες 9%
• Δρχ.	58.829.079	(172.645,87€)	για δαπάνες αναθεώρησης
• Δρχ.	0	(0€)	για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
• <u>Δρχ.</u>	<u>125.280.000</u>	<u>(367.659,57€)</u>	<u>για ΦΠΑ</u>
Δρχ.	821.280.000	(2.410.212,77€)	ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΑΙ 1^η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

• Δρχ.	2.063.774.147	(6.056.563,89€)	για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
• Δρχ.	66.040.374	(193.808,87€)	για απρόβλεπτες δαπάνες
• Δρχ.	199.267.520	(584.790,96€)	για δαπάνες αναθεώρησης
• Δρχ.	22.500.000	(66.030,81€)	για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
• <u>Δρχ.</u>	<u>423.284.767</u>	<u>(1.242.215,02€)</u>	<u>για ΦΠΑ</u>
Δρχ.	2.774.866.808	(8.143.409,55€)	ΣΥΝΟΛΙΚΑ

Οι δαπάνες που προβλέπει ο 3^{ος} Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας για το έργο είναι :

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

• Δρχ.	1.492.440.136	(4.379.868,34€)	για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
• Δρχ.	203.464	(597,11€)	για απρόβλεπτες δαπάνες
• Δρχ.	166.665.796	(489.114,59€)	για δαπάνες αναθεώρησης
• Δρχ.	22.500.000	(66.030,81€)	για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
• <u>Δρχ.</u>	<u>302.725.691</u>	<u>(888.409,95€)</u>	<u>για ΦΠΑ</u>
Δρχ.	1.984.535.087	(5.824.020,80€)	ΣΥΝΟΛΙΚΑ

1^η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

• Δρχ.	630.939.476	(1.851.619,89€)	για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
• Δρχ.	6.231.445	(18.287,44€)	για απρόβλεπτες δαπάνες
• Δρχ.	70.088.801	(205.689,80€)	για δαπάνες αναθεώρησης
• Δρχ.	0	(0€)	για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
• <u>Δρχ.</u>	<u>127.306.750</u>	<u>(373.607,48€)</u>	<u>για ΦΠΑ</u>
Δρχ.	834.566.472	(2.449.204,61€)	ΣΥΝΟΛΙΚΑ

2^η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 43.713.212 (128.285,29€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 3.936.905 (11.553,65€) για απρόβλεπτες δαπάνες 9%
- Δρχ. 5.264.837 (15.450,73€) για δαπανες αναθεώρησης
- Δρχ. 0 (0€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 9.524.692 (27.952,14€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 62.439.645 (183.241,81€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1^η ΚΑΙ 2^η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 2.167.092.824 (6.359.773,51€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 10.371.814 (30.438,19€) για απρόβλεπτες δαπάνες
- Δρχ. 242.019.434 (710.255,13€) για δαπανες αναθεώρησης
- Δρχ. 22.500.000 (66.030,81€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 439.557.133 (1.289.969,58€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 2.881.541.205 (8.456.467,22€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

Οι δαπάνες που προβλέπει ο 4^{ος} Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας για το έργο είναι :

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 1.492.643.599,43 (4.380.465,45€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 0,00 (0€) για απρόβλεπτες δαπάνες
- Δρχ. 204.229.291,00 (599.352,28€) για δαπανες αναθεώρησης
- Δρχ. 22.500.000,00 (66.030,81€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 309.487.120,28 (908.252,74€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 2.028.860.010,71 (5.954.101,28€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

1^η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- 0Δρχ. 637.164.496,84 (1.869.888,47€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 0,00 (0€) για απρόβλεπτες δαπάνες
- Δρχ. 85.380.043,00 (250.565,06€) για δαπανες αναθεώρησης
- Δρχ. 0,00 (0€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 130.058.017,17 (381.681,65€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 852.602.557,01 (2.502.135,18€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

2^η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 47.643.554,92 (139.819,68€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 0 (0€) για απρόβλεπτες δαπάνες 9%
- Δρχ. 6.384.236,00 (18.735,84€) για δαπανες αναθεώρησης
- Δρχ. 0 (0€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 9.725.002,37 (28.539,99€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 63.752.793,29 (187.095,51€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

ΑΡΧΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1^η ΚΑΙ 2^η ΚΑΙ 3^η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

- Δρχ. 2.177.451.651,19 (6.390.173,60€) για εργασίες και Γ.Ε. + Ο.Ε. 18%
- Δρχ. 0,00 (0€) για απρόβλεπτες δαπάνες
- Δρχ. ~~295.993.570,00~~ (868.653,18€) για δαπανες αναθεώρησης
- Δρχ. 22.500.000,00 (66.030,81€) για αποζημίωση τροποποίησης μελετών εφαρμογής
- Δρχ. 449.270.139,82 (1.318.474,38€) για ΦΠΑ
- Δρχ. 2.945.215.361,01 (8.643.331,97€) ΣΥΝΟΛΙΚΑ

Ζ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 4^{ου} ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΥ ΠΙΝΑΚΑ

Με τον 4^ο Ανακεφαλαιωτικό Πίνακα η συνολική δαπάνη του έργου διαμορφώνεται στο ποσό των 2.945.215.361,01 δρχ (8.643.331,97€) με αναθεώρηση και ΦΠΑ.

Σε σχέση με την αρχική σύμβαση, λαμβανομένων υπόψη των ποσών για απρόβλεπτες δαπάνες και μη λαμβανομένων υπόψη των ποσών για ΦΠΑ και αναθεώρηση, παρουσιάζεται υπέρβαση 684.808.051,19 δρχ (2.009.708,15€), που αντιστοιχεί σε ποσοστό 45,20%.

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΤΑ ΑΡΘΡΟ ΚΑΙ ΚΟΝΔΥΛΙΑ	ΔΑΠΑΝΗ
<u>Α. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ</u>	
<p>Άρθρο 1. ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ</p> <p>1.1. Καθαιρέσεις γενικά και υφισταμένων κτιρίων</p> <p>1.2. Εκσκαφές</p> <p>1.3. Εξυγιάνσεις – Επιχώσεις</p>	
ΣΥΝΟΛΟ	90.000.000
<p>Άρθρο 2. ΘΕΜΕΛΙΩΣΕΙΣ – ΦΕΡΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ</p> <p>2.1. Αοπλο σκυρόδεμα C12/15</p> <p>2.2. Ικρίωματα – Ξυλότυποι</p> <p>2.3. Οπλισμένο σκυρόδεμα C16/20, C20/25</p>	
ΣΥΝΟΛΟ	354.000.000
<p>Άρθρο 3. ΤΟΙΧΟΔΟΜΕΣ – ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ</p> <p>3.1. Εξωτερικοί τοίχοι</p> <p>3.2. Εσωτερικοί τοίχοι δρομικοί – μπατικοί</p> <p>3.3. Επιχρίσματα εξωτερικά</p> <p>3.4. Επιχρίσματα εσωτερικά</p> <p>3.5. Χρωματισμοί τοίχων</p> <p>3.6. Επενδύσεις με πλακίδια</p> <p>3.7. Κινητά χωρίσματα</p>	
ΣΥΝΟΛΟ	155.000.000
<p>Άρθρο 4. ΥΑΛΟΣΤΑΣΙΑ / ΥΑΛΟΠΙΝΑΚΕΣ / ΚΟΥΦΩΜΑΤΑ</p> <p>4.1. Εξωτερικά ΥΑλοστάσια / θύρες (πλην αυτομάτων)</p> <p>4.2. Εσωτερικά ξύλινα κουφώματα</p> <p>4.3. Εσωτερικά σιδηρά κουφώματα</p> <p>4.4. Χρωματισμοί κουφωμάτων / σιδηρών επιφανειών</p> <p>4.5. Υαλοπίνακες</p>	
ΣΥΝΟΛΟ	220.000.000
<p>Άρθρο 5. ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΔΑΠΕΔΩΝ / ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΩΝ</p> <p>5.1. Βαθμίδες / ποδιές / περιθώρια</p> <p>5.2. Τσιμεντόπλακες δαπέδου, κρασπεδόρειθρα κ.α.</p> <p>5.3. Πλακίδια δαπέδου</p> <p>5.4. Δάπεδα από μάρμαρο</p> <p>5.5. Λοιπά δάπεδα (συνθετικά, βιομηχανικά κ.α.)</p>	
ΣΥΝΟΛΟ	155.000.000
<p>Άρθρο 6. ΜΟΝΩΣΕΙΣ / ΨΕΥΔΟΡΟΦΕΣ</p> <p>6.1. Τοίχων, υπογείων</p>	

6.2. Δαπέδων πάνω από το έδαφος 6.3. Δωματίων 6.4. Ψευδοροφές διαφόρων τύπων 6.5. Αρμοί διαστολής / αρμοκάλυπτρα	
ΣΥΝΟΛΟ	176.000.000
Άρθρο 7. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ / ΣΗΜΑΝΣΗ 7.1. Σταθερός εξοπλισμός (γκισέ τελωνείου, γκισέ ελέγχου, check-in Counters) 7.2. Σήμανση κτιρίου (εσωτερικά – εξωτερικά)	
ΣΥΝΟΛΟ	45.000.000
Άρθρο 8. ΠΕΡΙΒΑΛΛΩΝ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΟΔΟΠΟΙΑ 8.1. Χωματουργικά 8.2. Οδοστρωσία και ασφαλτικά 8.3. Τεχνικά έργα, ράμπες, περίφραξη κ.λπ. 8.4. Πλάκες νησίδων, κρασπεδόρειθρα 8.5. Διαγραμμίσεις 8.6. Σήμανση	
ΣΥΝΟΛΟ	155.000.000
ΣΥΝΟΛΟ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	1.350.000.000

<u>B. ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ</u>	
Άρθρο 1. ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	
1.1. Φωτιστικά σώματα αιθουσών – γραφείων	
1.2. Λοιπά φωτιστικά σώματα	
1.3. Ηλεκτρικό δίκτυο διανομής (μήκος διαδρομών ανεξαρτήτως διατομών)	
1.4. Ηλεκτρικός Γενικός Πίνακας	
1.5. Ηλεκτρικοί Υποπίνακες	
ΣΥΝΟΛΟ	65.000.000
Άρθρο 2. ΥΠΟΣΤΑΘΜΟΣ	
2.1. Μετασχηματιστής	
2.2. Πεδία μέσης τάσης	
2.3. Γεν. Πίνακας Μ.Τ.	
2.4. Ηλεκτροπαραγωγό Ζεύγος	
2.5. Μιμικό διάγραμμα	
ΣΥΝΟΛΟ	65.000.000
Άρθρο 3. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΦΩΤΙΣΜΟΣ	
3.1. Φωτιστικά σώματα στον Αεροσταθμό	
3.2. Φωτιστικά σώματα περιβάλλοντα χώρου	
3.3. Δίκτυο	
3.4. ΠΙΛΑΡΣ	
3.5. Ιστοί φωτισμού	
ΣΥΝΟΛΟ	22.000.000
Άρθρο 4. ΑΝΤΙΚΕΡΑΥΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	
4.1. Κλωβός FARADAY για τον Αεροσταθμό και λουπές γειώσεις	
ΣΥΝΟΛΟ	22.000.000
Άρθρο 5. ΑΣΘΕΝΗ ΡΕΥΜΑΤΑ	
5.1. Τηλεφωνικό κέντρο	
5.2. Συσκευές	
5.3. Μεγαφωνική εγκατάσταση – Ενισχυτικό κέντρο	
5.4. Μεγάφωνα	
5.5. Εγκατάσταση Ρολογιού	
5.6. Εγκατάσταση T.V.	
5.7. Κεντρικό σύστημα ελέγχου και παρακολ. Η/Μ	
ΣΥΝΟΛΟ	108.000.000
Άρθρο 6. ΥΔΡΕΥΣΗ – ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ – ΟΜΒΡΙΑ	

6.1. Δίκτυο ύδρευσης 6.2. Πιεστικά κ.λπ. 6.3. Λεκάνες W.C. 6.4. Νιπτήρας W.C. 6.5. Ουρητήρια W.C. 6.6. Εγκατάσταση απορροής ομβρίων 6.7. W.C. ατόμων με Μ.Ε.Α. πλήρη 6.8. Στεγνωτήρες χεριών 6.9. Απορροφητικός – στεγανός βόθρος	
ΣΥΝΟΛΟ	110.000.000
Άρθρο 7. ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ 7.1. Αυτόματο πυροσβεστικό συγκρότημα 7.2. Δεξαμενές πυρόσβεσης 7.3. Πυροσβεστικό δίκτυο νερού 7.4. Πυροσβεστική φωλιά 7.5. Φορητοί πυροσβεστήρες διαφόρων χωρητικοτήτων 7.6. Πυράντοχες πόρτες 7.7. Σύστημα πυρανίχνευσης 7.8. Σύστημα πυρόσβεσης	
ΣΥΝΟΛΟ	66.000.000
Άρθρο 8. ΘΕΡΜΑΝΣΗ – ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΣ – ΑΕΡΙΣΜΟΣ 8.1. Ψυκτικά μηχανήματα ALL-AIR (αντλίες θέρμανσης) 8.2. Split units 8.3. Αεραγωγοί – μονώσεις	
ΣΥΝΟΛΟ	196.000.000
Άρθρο 9. ΑΥΤΟΜΑΤΕΣ ΠΟΡΤΕΣ 9.1. Αυτόματες πόρτες 9.2. Αεροκουρτίνες	
ΣΥΝΟΛΟ	22.000.000
Άρθρο 10. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΤΑΙΝΙΕΣ 10.1. Μεταφορικές ταινίες	
ΣΥΝΟΛΟ	174.000.000
ΣΥΝΟΛΟ Η/Μ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	850.000.000

ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	2.200.000.000
Γ.Ε. και Ο.Ε. 18%	396.000.000
ΑΘΡΟΙΣΜΑ	2.596.000.000
ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ 9%	233.640.000
ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ	170.360.000
ΑΘΡΟΙΣΜΑ	3.000.000.000
Φ.Π.Α. 18%	540.000.000
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	3.540.000.000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1. Χαρακτηριστικά των αερομεταφορών

2.1.1. Το σύστημα των εναέριων μεταφορών

Η μεταπολεμική ζωή χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα και από την «κινητικότητα» του ανθρώπου, παράλληλα προς την «κινητικότητα» των ιδεών, των αγαθών, των συστημάτων κ.τ.λ. Το φαινόμενο είναι Ελληνικό (εθνικό) αλλά και παγκόσμιο (διεθνές). Στην εξέλιξή του συντελεί αναμφισβήτητα και η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος που ανοίγει συνέχεια καινούριους ορίζοντες στην ανθρώπινη προοπτική.

Η «κινητικότητα» που προαναφέρθηκε εκδηλώνεται με την ενεργοποίηση δύο συστημάτων: των επικοινωνιών και των συγκοινωνιών. Τα συστήματα αυτά είναι αλληλένδετα και οπωσδήποτε δεμένα με τις άλλες εκδηλώσεις της κοινωνικής ζωής.

Οι συγκοινωνίες – ιδιαίτερα – στοιχειοθετούνται από τους ακόλουθους οργανωμένους φορείς:

- α) Το επίγειο σύστημα μεταφορών, δηλαδή τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και τα METRO.
- β) Τις θαλάσσιες μεταφορές, και
- γ) Το σύστημα των εναέριων μεταφορών.

2.1.2. Οι επίγειες αεροπορικές εγκαταστάσεις (Αερολιμένες)

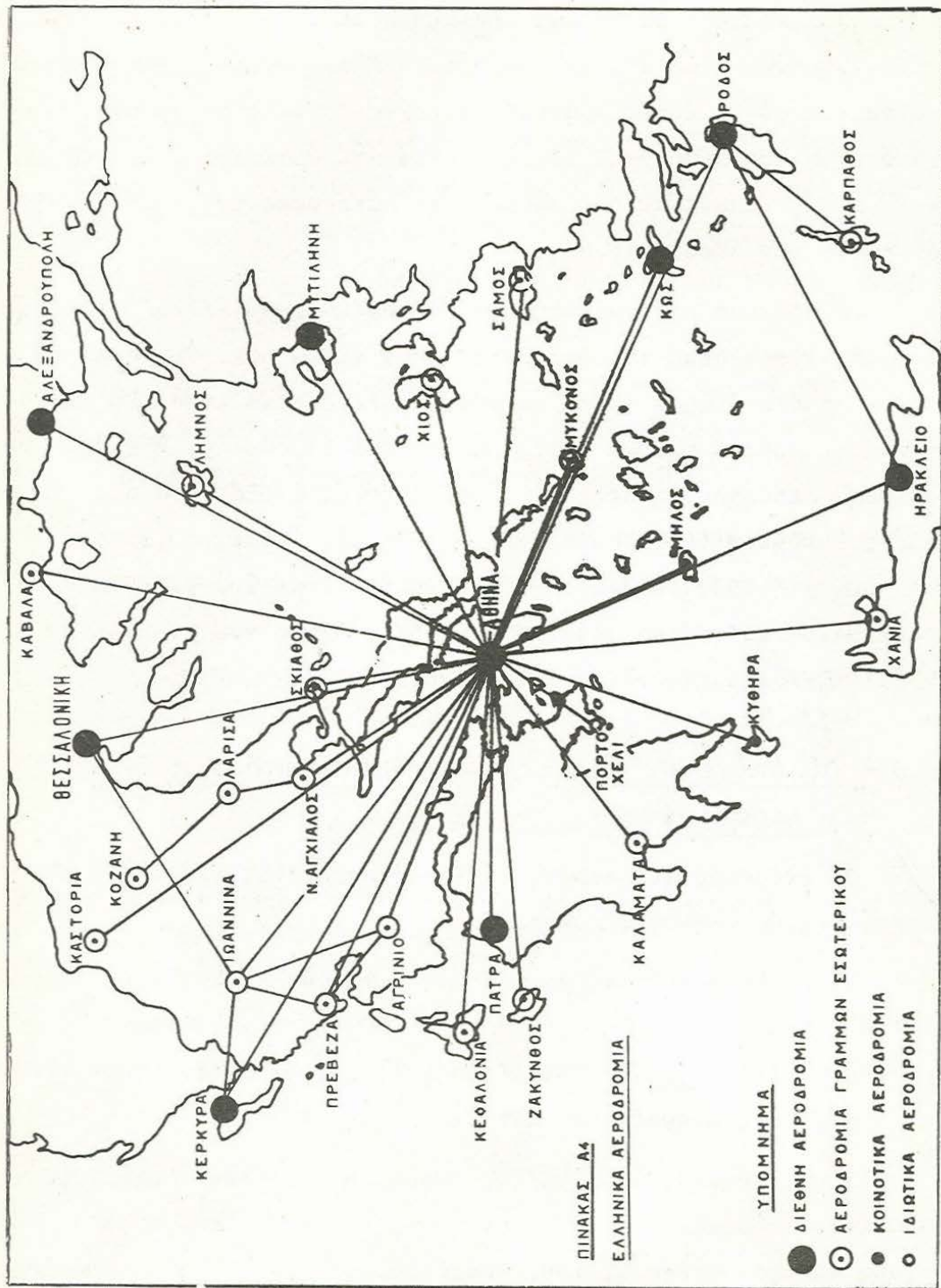
Οι επίγειες αεροπορικές εγκαταστάσεις (αερολιμένες) εξυπηρετούν τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- α) Προσέγγισης και απομάκρυνσης των αεροσκαφών, με ασφάλεια.
- β) Υποδοχής και εξυπηρέτησης επιβατών και αεροσκαφών.
- γ) Διακίνησης εμπορευμάτων.

Ένας τυπικός αερολιμένας περιλαμβάνει: τους διαδρόμους (RUNWAYS) προσγείωσης και απογείωσης των Α/Φ (αεροσκαφών), τα κτίρια υπηρεσιών του Α/Δ (αεροδρομίου), τους σταθμούς εξυπηρέτησης επιβατών, τις αποθήκες, τα υπόστεγα Α/Φ, τις δεξαμενές ανεφοδιασμού και τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης των αεροπλάνων.

Σήμερα, στην χώρα μας, λειτουργούν 28 Α/Δ, ενώ στο στάδιο της μελέτης ή κατασκευής βρίσκονται άλλα 6. Από τα υπάρχοντα τα 8 είναι διεθνή, ενώ τα υπόλοιπα ικανοποιούν μόνον τις γραμμές εσωτερικού, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 2.1. Η πολιτική αεροπορία χρησιμοποιεί τα περισσότερα συνέχεια, ενώ σε ορισμένα η κίνηση είναι εποχιακή. Αυτονόητο είναι ότι σε όλα παρουσιάζεται εποχιακή διακύμανση. Στον Πίνακα 2.2. δίδονται επίσης ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία της ετήσιας (1970) συνολικής κίνησης μερικών διεθνών αερολιμένων.

Πίνακας 1. Ελληνικά Αεροδρόμια



Πίνακας 2. Συνολική επιβατική κίνηση ορισμένων μεγάλων Α/Δ

<u>ΠΙΝΑΚΑΣ Α5</u>		
<u>ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ</u>	<u>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜ. ΚΙΝΗΣΕΩΝ Α/Δ</u>	<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</u>
ΣΙΚΑΓΟΥ	641.390	27.918.000
ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ (john f. kennedy)	395.938	19.096.000
ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ (la guardia)	336.449	11.828.000
ΛΟΝΔΙΝΟΥ (heathrow)	270.302	15.607.000
ΠΑΡΙΣΙΟΥ (orly)	191.014	10.282.000
ΡΩΜΗΣ (fiumicino)	167.981	7.453.000
ΦΡΑΓΚΦΟΥΡΤΗΣ	195.802	9.402.000
ΖΥΡΙΧΗΣ	130.472	4.530.000
ΑΘΗΝΩΝ	70.834	3.649.780

ΠΗΓΕΣ: 1. — ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΟ Α/Δ ΑΘΗΝΩΝ.
2. — report and accounts (70-71) ΤΗΣ british airports authority.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (1970) ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ Α/Δ

2.2. Χαρακτηριστικά των αεροσκαφών

2.2.1. Τύποι αεροσκαφών

Προκειμένου να μελετηθεί ή να κατασκευασθεί ένας αερολιμένας, είναι απαραίτητη η γνώση των βασικών τεχνολογικών χαρακτηριστικών των αεροσκαφών που πρόκειται να τον χρησιμοποιήσουν. Και ειδικότερα η γνώση των στοιχείων που καθορίζουν ή επηρεάζουν τις διάφορες επίγειες εγκαταστάσεις, όπως λ.χ. τους διαδρόμους, τα κτίρια, τις αποθήκες κ.τ.λ. Το ίδιο πρόβλημα εμφανίζεται και στους αερολιμένες που λειτουργούν: οι νέοι τύπου αεροσκαφών υπαγορεύουν τροποποιήσεις, επεκτάσεις κ.ο.κ. Για τους λόγους αυτούς επιδιώκεται στις επόμενες παραγράφους μια σύντομη επισήμανση των κύριων τεχνολογικών χαρακτηριστικών των Α/Φ, με βασικό προσανατολισμό την επίδρασή τους στους αερολιμένες.

Τα Α/Φ της πολιτικής αεροπορίας μπορούν να διαχωριστούν στις ακόλουθες κατηγορίες, ανάλογα με τη χρήση τους.

- α. – Επιβατικά
- β. – Φορτηγά (μεταγωγικά)
- γ. – Γενικού φορτίου και
- δ. – Αναψυχής (αεραθλητισμού και τουρισμού).

Πρέπει όμως να διευκρινισθεί ότι στην χώρα μας, οι τακτικές γραμμές εσωτερικού εξυπηρετούνται με Α/Φ επιβατικά, που μεταφέρουν και ταχυδρομείο αλλά και εμπορικό φορτίο. Ο διαχωρισμός αυτός είναι απλά ενημερωτικός, γιατί στις περισσότερες περιπτώσεις ο ίδιος τύπος Α/Φ/ - ανάλογα προς την εσωτερική διαρρύθμισή του – χρησιμοποιείται για διάφορες χρήσεις.

Στον Πίνακα 3 που ακολουθεί και σε συσχέτισμό με τον Πίνακα 4 δίνονται τα βασικά χαρακτηριστικά ορισμένων τύπων Α/Φ και στις επόμενες παραγράφους σχολιάζεται η σημασία τους σε σχέση πάντα με τις απαιτήσεις των αερολιμένων.

Για την χρήση των Πινάκων είναι αναγκαίες οι ακόλουθες επεξηγήσεις:

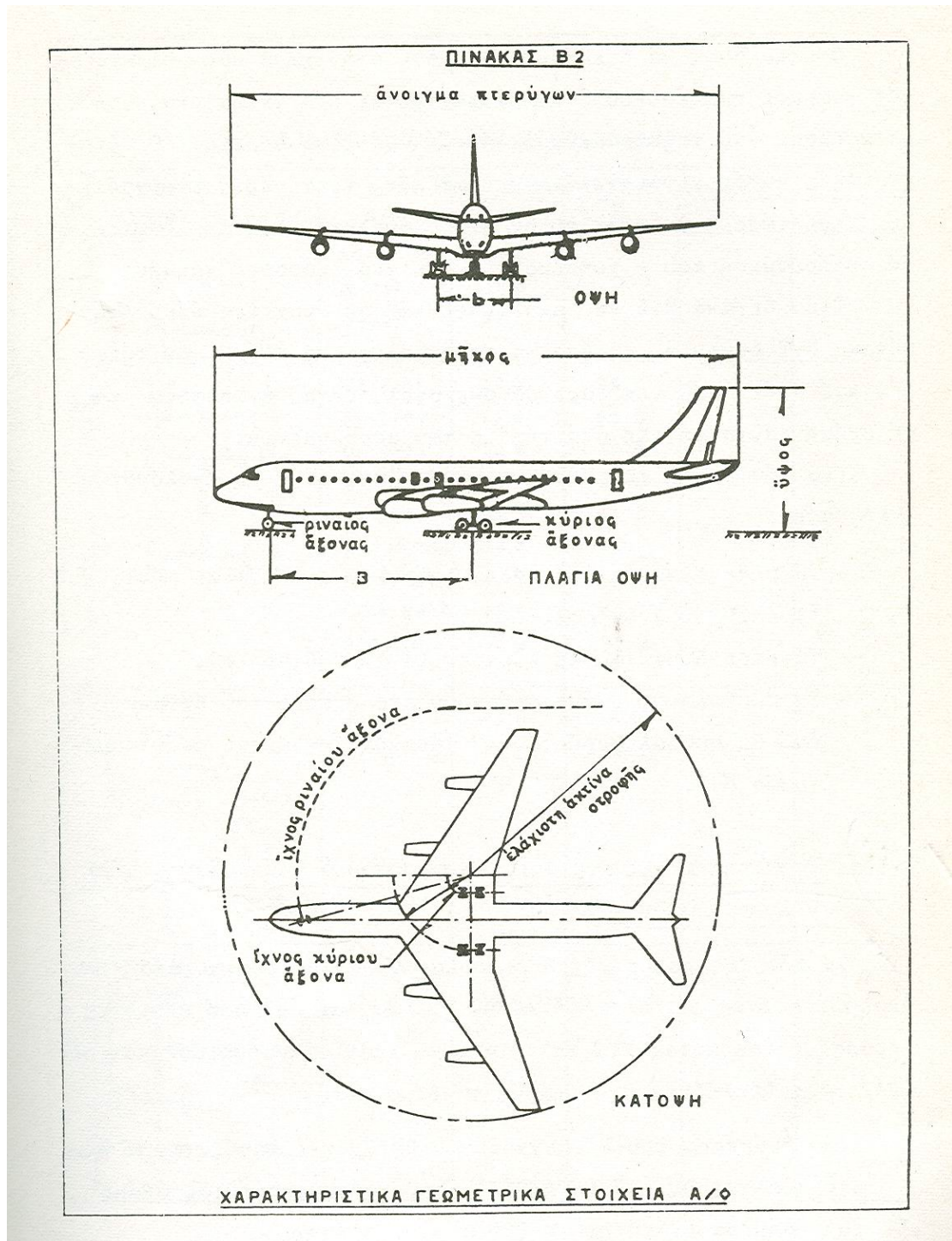
- Τα μήκη δίνονται σε πόδια (1 feet=0.3048m) και ίντσες (1 inch=2.54cm).
- Τα βάρη δίνονται σε λίμπρες (1lb=0.45kg).
- Τα σύμβολα B, b αντιστοιχούν στο σχέδιο του Πίνακα 4, ενώ οι συμβολισμοί των κινητήρων επεξηγούνται στην παράγραφο 2.2.2.

Πίνακας 3. Τύποι αεροσκαφών

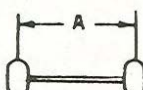
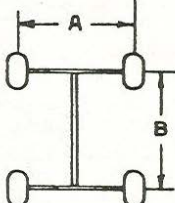
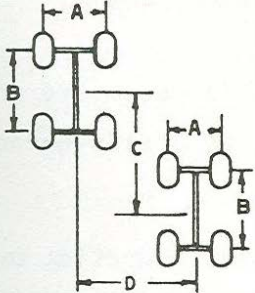
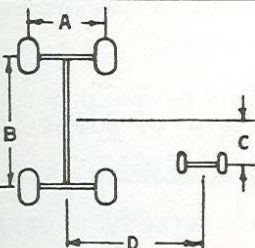
ΠΙΝΑΚΑΣ Β1: ΤΥΠΟΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΤΥΠΟΣ Α/Φ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΑΝΟΙΓΜΑ ΠΤΕΡΙΓΩΝ	ΜΗΚΟΣ L	ΕΞΑΡΣΗ B x b	B A P H			ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	payload φοελαίμο φορτίο	ΜΗΚΟΣ Runway
					max takeoff	max landing	operating empty			
DC-9-50	DOUGLAS	93'4"	119'4"	53'2" x 16'5"	108.000	99.000	56.855	87.000	115-127	7.500
DC-8-62	DOUGLAS	148'5"	151'6"	60'10" x 20'10"	350.000	240.000	143.255	195.000	189	11.500
DC-10-30	DOUGLAS	161'4"	181'7"	72'5" x 35'0"	555.000	403.000	261.094	368.000	270-345	11.000
B-737-200	BOEING	93'0"	100'0"	37'4" x 17'2"	100.500	98.000	59.958	85.000	86-125	5.600
B-727-200	BOEING	108'0"	153'2"	63'3" x 18'9"	169.000	150.000	97.400	138.000	134-163	8.600
B-707-320B	BOEING	142'5"	152'11"	59'0" x 22'1"	333.600	148.000	148.800	195.000	141-189	11.500
B-747B	BOEING	195'9"	229'2"	84'0" x 36'1"	775.000	564.000	365.800	526.000	362-490	11.000
B-747SP	BOEING	195'9"	176'7"	67'4" x 36'1"	650.000	450.000	308.400	410.000	288-364	8.000
CARAVELLE	AEROSPATIALE	112'6"	108'3"	41'0" x 17'0"	123.460	109.130	66.260	87.080	86-104	6.850
TRIDENT 2E	HAWKER	98'0"	111'9"	44'0" x 19'1"	143.500	113.000	73.200	100.000	82-115	7.500
SUPER-VC 10	BAC	140'0"	171'8"	72'2" x 21'5"	335.000	237.000	147.000	215.000	100-163	8.200
A-300	AIRBUS	147'1"	175'11"	61'1" x 31'6"	302.000	281.300	186.810	256.830	225-345	6.500
CONCORDE	BAC-AEROSPATIALE	83'10"	202'3"	59'8" x 25'4"	389.000	240.000	175.000	200.000	108-128	11.250
MERCURE	DASSAULT	100'2"	111'6"	39'1" x 20'4"	114.640	108.030	57.022	99.200	124-134	6.500
ILYUSHIN 62	U.S.S.R.	141'9"	174'3"	80'4" x 22'3"	375.000	232.000	153.000	206.000	168-186	10.660
TUPOLEV-154	U.S.S.R.	123'2"	157'2"	62'1" x 37'9"	198.416	185.188	95.900	139.994	128-158	6.890
CESSNA-150		32'8"	23'0"	b = 6'6"	1.600	-	-	-	2	1.385
PIPER-CHEROKEE		30'0"	23'6"	b = 10'0"	2.400	-	-	-	4	-
PIPER-COMANCHE		36'0"	25'2"	b = 9'9"	3.600	-	-	-	6	1.870
LEAR JET-25		35'7"	47'7"	b = 8'3"	15.000	-	-	-	8	5.186

Πίνακας 4. Χαρακτηριστικά γεωμετρικά στοιχεία Α/Ο



Πίνακας 5. Στοιχεία έδρασης αεροσκαφών

α/α	ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΑΞΟΝΑ	ΤΥΠΟΣ Α/Φ	ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (CINΤΣΕΣ)			
			A	B	C	D
1		DC-9 B-767 B-727	25.0 30.5 34.0			
2		9C-8-61 DC-8-62 DC-8-63 DC-10-10 B-720B B-707-120B B-707-320B CONCORDE A 300B	30.0 32.0 32.0 54.0 32.0 34.0 34.6 26.4 35.0	55.0 55.0 56.0 64.0 49.0 56.0 56.0 65.7 55.0		
3		747A 747,B,C,F	44.0 44.0	58.0 58.0	121.2 121.2	142.0 142.0
4		DC 10 30 DC 10 40	54.0 54.0	64.0 64.0	30.0 30.0	216.0 216.0

2.2.2. Ταχύτητα, Βάρος και Μεταφορική ικανότητα των αεροσκαφών

Τα Α/Φ της πολιτικής αεροπορίας χαρακτηρίζονται από την ομαλή ταχύτητα πτήσης (CRUISING SPEED) και όχι από μέγιστες επιδόσεις ταχύτητας. Στα τελευταία 40 χρόνια παρουσιάσθηκαν οι ακόλουθες εξελίξεις σχετικά με το θέμα αυτό:

α. Στην διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου εμφανίζεται το γνωστό σ' όλους DC-3(ΝΤΑΚΟΤΑ), που χρησιμοποιείται ακόμη και σήμερα (ταχύτητα =200m.p.h. περίπου).

β. Στις αρχές της δεκαετίας 1950-1960 ενεργοποιούνται τα πρώτα (υποηχητικά) JETS με ταχύτητες 300-500m.p.h. (DC – 6B και COMET-1).

γ. Στο τέλος της ίδιας δεκαετίας η ταχύτητα φθάνει τα 600m.p.h (BOEING-720 και CONVAIR-990).

δ. Σήμερα χρησιμοποιούνται – σε μικρή ακόμη κλίμακα, αλλά με πλατειά προοπτική – τα υπερηχητικά (SUPERSONIC) του τύπου CONCORDE (Ευρωπαϊκό) και SST (Ρώσικο). Η ταχύτητά τους φθάνει τα 1450m.p.h., δηλαδή ξεπερνά τα 700m.p.h. που ορίζουν το φράγμα του ήχου.

Σε ένα αερολιμένα προσ(από)γειώνονται πολλοί τύπου Α/Φ. Και το γεγονός αυτό είναι καθοριστικός παράγοντας για την διαμόρφωση των διαδρόμων του.

Το βάρος των Α/Φ καθορίζεται ανάλογα προς την λειτουργία αναφοράς. Δηλαδή ανάλογα προς τον έλεγχο που αφορά. Έτσι διακρίνονται:

1. **ΒΑΡΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ (OPERATING WEIGHT EMPTY):** Είναι το βάρος του Α/Φ, μαζί με το πλήρωμα αλλά χωρίς φορτίο ή καύσιμα.
2. **ΩΦΕΛΙΜΟ ΒΑΡΟΣ (PAYLOAD):** Είναι το βάρος που θεωρείται παραγωγικό, δηλαδή εκείνο που αποδίδει οικονομικό όφελος 9επιβάτες, φορτίο, ταχυδρομείο).
3. **ΒΑΡΟΣ ΧΩΡΙΣ ΚΑΥΣΙΜΑ (ZERO FUEL EMPTY):** Μετά το βάρος αυτό, όλο το υπόλοιπο βάρος πρέπει να είναι καύσιμα, για να μη παρουσιάζονται στις ενώσεις ατράκτου – πτυρύγων υπερβολικές ροπές κάμψης κατά την πτήση.
4. **ΜΕΓΙΣΤΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (MAXIMUM STRUCTURAL WEIGHT):** Είναι η διαφορά των βαρών 3 και 1. Πρακτικά είναι πάντα μεγαλύτερο από το ωφέλιμο (PAYLOAD), ιδιαίτερα στα επιβατικά αεροσκάφη όπου υπάρχει περίσσεια κενού χώρου.
5. **ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ (MAXIMUM TAKEOFF WEIGHT)** Είναι το μέγιστο επιτρεπτό (συνολικό) βάρος του Α/Φ

κατά το χρόνο της απογείωσης. Πρακτικά είναι ίσο με το μέγιστο βάρος κατά την τροχοδρόμηση πριν από την απογείωση.

6. **ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ (MAXIMUM LANDING WEIGHT):** Είναι το μέγιστο βάρος κατά την προσγείωση. Το βάρος αυτό είναι καθοριστικό για την κατασκευή του κυρίου συστήματος προσγείωσης (MAIN GEAR), δηλαδή των αξόνων και τροχών που «πιάνουν» πρώτοι στο έδαφος κατά την προσγείωση. Το σύστημα αυτό δέχεται την μεγαλύτερη καταπόνηση σε αντίθεση με τους ριναίους τροχούς (και άξονες) που δέχονται μικρό ποσοστό του συνολικού βάρους. Για τους λόγους αυτούς το κύριο σύστημα προσγείωσης υπολογίζεται να αντέξει στο MAXIMUM LANDING WEIGHT, που είναι πάντα μικρότερο από το MAXIMUM TAKEOFF WEIGHT. Η διαφορά των δύο βαρών είναι η απώλεια φορτίου από την κατανάλωση των καυσίμων. Τα προηγούμενα εξηγούν και την ανάγκη κατανάλωσης (ή απόρριψης των δεξαμενών καυσίμων σε έκτακτα περιστατικά αναγκαστικής προσγείωσης, μετά την απογείωση. Με τον χειρισμό αυτό αυξάνονται φυσικά και οι συνθήκες πυρασφάλειας.
7. **ΤΟ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (FUEL WEIGHT):** Αποτελεί ένα μέρος του βάρους των Α/Φ κατά την απογείωση. Διαχωρίζεται σε δυο είδη: το καύσιμο ταξιδιού (TRIP FUEL) και το εφεδρικό καύσιμο (RESERVE FUEL). Το άθροισμά τους υπάρχει στην απογείωση, ενώ το δεύτερο στο τέλος της προγραμματισμένης πτήσης.

Το καύσιμο TRIP FUEL καθορίζεται από τους ακόλουθους παράγοντες: Το ωφέλιμο βάρος, την απόσταση, την ταχύτητα και το ύψος της πτήσης. Επίσης από τις μετεωρολογικές συνθήκες (άνεμο και θερμοκρασία).

Το καύσιμο ασφάλειας (RESERVE FUEL) καθορίζεται από την απόσταση του πιο κοντινού εναλλακτικού αερολιμένα προσγείωσης, τον χρόνο αναμονής, κατά την προσγείωση κ.τ.λ.

2.2.3. Είδη κινητήρων

Για την προώθηση των Α/Φ της πολιτικής αεροπορίας χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα είδη κινητήρων:

- (i) **PISTON – ENGINES (Σύμβολο: P):** Είναι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης όλων των ελικοφόρων (PROPELLER) αεροσκαφών. Η χρήση τους περιορίζεται καθημερινά και μόνο για μικρά Α/Φ.
- (ii) **Κινητήρες TURBOPROP (Σύμβολο: TP):** Είναι οι στροβιλο-ελικοφόροι κινητήρες που εξασφαλίζουν ενίσχυση της προπέλας με την λειτουργία τουρμπίνας.
- (iii) **Κινητήρες TURBOJET (Σύμβολο: T):** Οι κινητήρες αυτοί αποτελούνται από τρία βασικά μέρη: Τον συμπιεστή, τον χώρο καύσης και το στρόβιλο. Εξασφαλίζουν την ώθηση από την μεγάλη ταχύτητα των θερμών αερίων. Εφαρμόστηκαν στα πρώτα αεριοπροωθούμενα επιβατικά Α/Φ (COMET, B-707 κ.τ.λ.), αλλά η χρήση τους περιορίστηκε γιατί είναι αντικοινομικοί σε σχέση με τους επόμενους.
- (iv) **Κινητήρες TURBOFAN (Σύμβολο: TF):** Αποτελούνται από τα ίδια βασικά μέρη όπως και οι TURBOJETS, αλλά με προσθήκη μιας φτερωτής (FAN) στο εμπρός ή πίσω μέρος του κινητήρα. Η απόδοσή τους είναι καλύτερη, σε σχέση με τους προηγούμενους και για το λόγο αυτό καθιερώθηκε η χρήση τους. Οι κινητήρες TF με μια σειρά λεπίδων της φτερωτής ονομάζονται «μονοβάθμιοι», ενώ όταν η φτερωτή διαθέτει πολλαπλή σειρά λεπίδων ονομάζονται «πολύβαθμοι».

Ένα κοινό και κρίσιμο μηχανολογικό χαρακτηριστικό όλων των τύπων κινητήρων, είναι η «ειδική κατανάλωση καυσίμων». Αντιστοιχεί στο καύσιμο που χρειάζεται (POUND PER HOUR) ανά μονάδα (POUND) ώθησης, για ορισμένο ύψος, θερμοκρασία και ταχύτητα.

2.3. Η εναέρια κυκλοφορία

Η εναέρια κυκλοφορία ρυθμίζεται και ελέγχεται από έναν πολύπλοκο μηχανισμό, που βασίζεται σε αναλυτικούς κανονισμούς και απασχολεί πολυάριθμο ειδικευμένο προσωπικό και εκσυγχρονισμένο εξοπλισμό.

Ενημερωτικά αναφέρεται ότι η πρώτη προσπάθεια διεθνούς συνεργασίας, ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΉΓΙΝΕ ΤΟ 1922. Τότε ιδρύθηκε, από 14 χώρες, η Διεθνής Επιτροπή Αεροναυτικής (ICAN: INTERNATIONAL COMMISSION OF AIR NAVIGATION). Η δράση της ήταν μικρή και διακόπηκε από τον πόλεμο.

Μεταπολεμικά ιδρύθηκε, από 52 έθνη (1944), ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO: INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION), με έδρα το MONTPEAL, CANADA. Ο ICAO ανδρόθηκε παράλληλα προς την ταχύτητα εξέλιξη της πολιτικής Αεροπορίας και σήμερα απαριθμούνται στα μέλη του περισσότερες από 120 χώρες, συμπεριλαμβανομένων και των Ανατολικών.

Στο καταστατικό του ICAO περιλαμβάνονται σκοποί, όπως:

- Η εξασφάλιση της ανάπτυξης της πολιτικής αεροπορίας.
- Η αντιμετώπιση των αναγκών για ασφαλείς, ομαλές και οικονομικές πτήσεις.
- Η συνεργασία των Εθνών και η αποφυγή άσκοπων δαπανών.
- Η προώθηση των θεμάτων της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, κ.τ.λ.

Εκτός από τις Διεθνείς οργανώσεις, είναι πολύ σημαντική και η συμβολή των Εθνικών Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας. Όπως η Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), η Αμερικανική FAA (FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION). Στην προώθηση των θεμάτων της εναέριας κυκλοφορίας συμμετέχουν με προτάσεις και μελέτες και οι φορείς του αρμόδιου προσωπικού (Ενώσεις Πιλότων, ελεγκτών).

2.3.1. Οι Αεροδιάδρομοι

Οι Αεροδιάδρομοι (AIRWAYS) είναι οι χώροι που προκαθορίζονται για την πτήση των Α/Φ. Οι κινήσεις των πολιτικών αεροσκαφών είναι προγραμματισμένες, σε ελεγχόμενους αεροδιάδρομους και ανάλογα με τον τύπο του Α/Φ, το είδος πτήσης κ.τ.λ. Στην συνέχεια δίνεται η συνοπτική περιγραφή των σύγχρονων αεροδιαδρόμων, με την καθιερωμένη Αγγλική ορολογία:



- (i) **COLORED AIRWAYS:** Οφείλουν το όνομά τους στην χρωματική ένδειξη των χαρτών: Οι κύριες οριογραμμές του αεροδιαδρόμου,

ανατολικά και δυτικά είναι πράσινες. Και κίτρινες (κεχριμπαρένιες) οι κύριες βόρειες και νότιες. Οι δευτερεύουσες ανατολικές δυτικές είναι κόκκινες, και μπλε οι αντίστοιχες βόρειες – νότιες.

- (ii) **VICTOR AIRWAYS:** Η λειτουργία αυτών των αεροδιαδρόμων βασίζεται σε σειρά επίγειων εγκαταστάσεων, που εκπέμπουν σήμα με πολύ υψηλή συχνότητα (VERY-HIGH FREQUENCY OMNI RANGE), δηλαδή τους ραδιοφάρους VOR. Τα A/Φ είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για την λήψη του σήματος και ο πιλότος έχει την δυνατότητα να προσανατολισθεί από τον ένα VOR προς τον άλλο, διαδοχικά.
- (iii) **JET ROUTES.** Για τους αεροδιαδρόμους αυτούς εφαρμόζεται το ίδιο σύστημα επίγειων ραδιοφάρων, όπως και στους VICTORS. Με μόνη διαφορά ότι χρησιμοποιείται αραιότερος κάρναβος σημείων VOR. Αυτό εξηγείται γιατί οι JET ROUTES εξυπηρετούν πτήσεις A/Φ σε μεγάλα ύψη, που επιτρέπουν ευκολότερη οπτική επαφή με τους VOR και κατά συνέπεια λιγότερα σημεία αναφοράς. Έτσι οι VICTORS εκτείνονται σε ύψη από 1200ft, επάνω από το έδαφος, μέχρι (μη συμπεριλαμβανομένου) ύψος 18.000ft, από την επιφάνεια της θάλασσας. Ενώ οι JET ROUTES από 18.000 ÷ 45.000ft. Επάνω από το ύψος αυτό τα A/Φ κινούνται σαν αυτόνομες μονάδες.

2.4. Επιλογή της θέσης αερολιμένων



Η επιλογή της θέσης των αερολιμένων θέτει κρίσιμα ερωτήματα, με απαντήσεις που επηρεάζουν πολύπλευρα την τοπική αλλά και την Εθνική ζωή μιας χώρας. Συμπερασματικά – όσο και έγκυρα – αποδίδεται ο προβληματισμός αυτός από τον ειδικευμένο Αμερικανό καθηγητή R. HORONJEFF: «Η ανάπτυξη των MASTER PLAN ενός αερολιμένα, για τα σημερινά δεδομένα, επηρεάζεται σημαντικά από ένα πολλαπλό σύμπλεγμα τεχνικών, οικονομικών και πολιτικών αντιλήψεων, με αυξανόμενη έμφαση στην αντιμετώπιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Κατά συνέπεια και η λύση που επιλέγεται δεν πρέπει, αναγκαστικά, να είναι η καλύτερη τεχνικά». Αξίζει να σημειωθεί ότι όρος MASTER PLAN είναι ο χαρακτηρισμός του βασικού σχεδίου για την τελική ανάπτυξη ενός αερολιμένα.

2.4.1. Τα βασικά μεγέθη ανάπτυξης των αερολιμένων

Τα βασικά μεγέθη που πρέπει να περιέχονται στην μελέτη της ανάπτυξης, ή επέκτασης ενός αερολιμένα, είναι τα ακόλουθα:

- (i) Προεκτιμήσεις της λειτουργίας του αερολιμένα, με αναφορά στις κινήσεις των Α/Φ, τους τύπους Α/Φ, την επιβατική και εμπορευματική κίνηση κ.τ.λ.
- (ii) Σύνταξη των δυνατών εναλλακτικών λύσεων

- (iii) Μελέτη της οικονομικής σκοπιμότητας του έργου, αλλά και οικονομική ανάλυση κάθε λύσης.
- (iv) Μελέτη της επίδρασης του έργου στον περιβάλλοντα χώρο.

2.4.2. Επιχειρησιακά κριτήρια επιλογής

Τα βασικότερα επιχειρησιακά κριτήρια επιλογής είναι:

1. Ο μέγιστος δυνατός αριθμός αεροσκαφών (κινήσεων) ανά ώρα. Σαν επακόλουθο καθορίζεται στατιστικά και ο μέγιστος δυνατός αριθμός κινήσεων Α/Φ στο έτος – στόχος (PHOCAP – PANCAP).
2. Η καταλληλότητα της θέσης από την άποψη των συνθηκών προσγείωσης – απογείωσης. Κατά τον έλεγχο του κριτηρίου αυτού εξετάζονται οι περιορισμοί του εναέριου χώρου από φυσικά εμπόδια, η εμπλοκή με άλλα αεροδρόμια, η διάταξη της κυκλοφορίας των Α/Φ στον αέρα (Αεροδιάδρομοι), οι κίνδυνοι από πουλιά, καπνούς, βιομηχανικές εγκαταστάσεις κ.τ.λ.).
3. Η καταλληλότητα των μετεωρολογικών συνθηκών, δηλαδή η έρευνα της διεύθυνσης και της έντασης των ανέμων, της ομίχλης και της βροχόπτωσης, της θερμοκρασίας κ.λπ.
4. Η καταλληλότητα της εδαφικής επιφάνειας από άποψη χωρητικότητας των εγκαταστάσεων του αερολιμένα, διάταξης των διαδρόμων κ.α

2.4.3. Οικονομικά κριτήρια επιλογής

Η μελέτη των οικονομικών κριτηρίων περιλαμβάνει:

- i. Τον προϋπολογισμό κόστους των έργων του αερολιμένα, συνολικό αλλά και κατά τμήματα.
- ii. Τον προϋπολογισμό κόστους, των εκτός του αερολιμένα έργων για την προσπέλασή του (κόμβοι συγκοινωνιακοί, οδοί κ.λπ.).
- iii. Την εκτίμηση του κόστους λειτουργίας του αερολιμένα.
- iv. Τον προϋπολογισμό των δαπανών απαλλοτριώσεων γης, συστάσεων δουλείας κ.λπ.

Παράλληλα γίνεται εκτίμηση:

- i. Στο οικονομικό όφελος από την λειτουργία του αερολιμένα.
- ii. Στην ωφέλεια από την προώθηση ειδικών αναπτυξιακών στόχων, όπως η διευκόλυνση των εξαγωγών, του τουρισμού κ.λπ.
- iii. Στο όφελος από την αλλαγή χρήσης της γης.

Όταν Η επιλογή βασίζεται σε ολοκληρωμένη μελέτη, προηγείται συστηματική έρευνα και σε ειδικότερα θέματα, όπως:

A. Η επίδραση ειδικών αγορών και οικονομικών τομέων όπως η συγγενική προς την αεροπλοΐα βιομηχανία, η κατασκευαστική βιομηχανία, η αγορά καυσίμων κ.α.

B. Το χρονοδιάγραμμα κατανομής των συντελεστών κόστους – ωφέλειας και η επίδραση της κατανομής αυτής στο ισοζύγιο του φορέα που διαχειρίζεται τον αερολιμένα.

2.4.4. Χωροταξικά κριτήρια

Τα χωροταξικά κριτήρια θεμελιώνουν την σχετική έρευνα σε ό,τι αφορά την επιρροή από την ανάπτυξη του αερολιμένα στη ζωή του χώρου που το περιβάλλει. Έτσι γίνεται αντικείμενο μελέτης και σταθμίζεται:

- i. Η επίδραση στην κατοικία.
- ii. Η θετική και αρνητική επίδραση στην καλλιέργεια της γης.
- iii. Η ευνοϊκή ή δυσμενής επιρροή στην ύπαρξη ζώνης βιομηχανίας ή βιοτεχνίας.
- iv. Η ένταξη των εγκαταστάσεων του αερολιμένα στο περιβάλλον και η σχέση του προς αυτό, από οικολογική άποψη.

2.4.5. Κοινωνικά κριτήρια επιλογής

Σαν κοινωνικά κριτήρια είναι δυνατόν να θεσπισθούν δύο βασικοί συντελεστές:

Πρώτα, το κοινωνικό όφελος, δηλαδή η βελτίωση από την ανάπτυξη ενός αερολιμένα όπως μπορεί να επισημανθεί στις διάφορες συνθήκες της ζωής χωρίς να

είναι δυνατή η άμεση μέτρησή της σε ρήμα ή ποσότητα. Λ.χ. η άνεση και η ταχύτητα μετακίνησης, η ανάπτυξη πολιτιστικών σχέσεων με άλλες χώρες, η δημιουργία καλύτερων συνθηκών εργασίας κ.τ.λ.

Δεύτερο, το κοινωνικό κόστος, δηλαδή η μείωση της ποιοτικής στάθμης της ανθρώπινης ζωής, όπως π.χ. η οικολογική διαταραχή (θόρυβος, μόλυνση του αέρα κ.λπ.) η αλλαγή του ρυθμού κίνησης και των συνδιαλλαγών κ.α.

2.4.5. Κυκλοφοριακά κριτήρια επιλογής

Η μελέτη των κυκλοφοριακών κριτηρίων αποβλέπουν στην έρευνα:

Του τρόπου σύνδεσης του αερολιμένα με το υπόλοιπο σύστημα μεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να συνταχθεί αναλυτική μελέτη, για την λειτουργική ένταξη του αερολιμένα στο Εθνικό Δίκτυο Συγκοινωνιών.

Της δυνατότητας προσέγγισης και απομάκρυνσης από το αερολιμένα (προσπελασιμότητα). Έτσι, γίνεται συγκριτική προεκτίμηση, για κάθε πιθανή θέση, του συνολικού χρόνου που χρειάζεται κατά σειρά: α) Η προσπέλαση στον τόπο αναχώρησης, β) Η αναμονή, γ) Η διεκπεραίωση, δ) Η πτήση, ε) Η αναμονή, στ) Η προσπέλαση στον τόπο προορισμού.

Από τα προηγούμενα γίνεται αντιληπτό ότι το πρόβλημα της επιλογής της θέσης ενός αερολιμένα δέχεται πολλαπλές λύσεις, που προσδιορίζονται από τα διάφορα κριτήρια επιρροής. Ανάλογη πολλαπλότητα στις λύσεις εμφανίζει και το πρόβλημα της επέκτασης υφιστάμενου αερολιμένα, ή της αξιοποίησης του εσωτερικού του χώρου για ικανοποίηση νέων αναγκών. Σ' όλες αυτές τις περιπτώσεις η εναλλαγή που παρουσιάζεται επιβάλλει την τεκμηρίωση των – οποιονδήποτε – συμπερασμάτων. Κατά συνέπεια, σαν γενικές κατευθυντήριες αρχές της μεθοδολογίας για την λύση των σχετικών προβλημάτων, είναι δυνατό να διατυπωθούν οι επόμενες:

α) Η έρευνα της κίνησης των επιβατών, κατά σκοπο και προώθηση.

β) Η έρευνα των εμπορικών αερομεταφορών κατά είδος, ποσότητα, προορισμό και προέλευση.

γ) Η έρευνα των ειδικών μετεωρολογικών συνθηκών.

δ) Η έρευνα των χρήσεων γης και της αξίας της, στον περιβάλλοντα χώρο.

ε) Η έρευνα της λειτουργίας του αερολιμένα, σε σχέση με το υπόλοιπο σύστημα μεταφορών.

στ) Η έρευνα των ειδικών νέων τεχνολογικών εφαρμογών, για κάθε ειδικό τεχνικό πρόβλημα.

ζ) Η έρευνα των επιχειρησιακών απαιτήσεων που εξελίσσονται συνέχεια σαν επακόλουθο της παραγωγής νέων τύπων αεροσκαφών.

Είναι φανερό επίσης ότι η μελέτη για την επιλογή της θέσης και την ανάπτυξη ενός αερολιμένα είναι μία μακρόχρονη διαδικασία, που απασχολεί πολυάριθμο ειδικευμένο προσωπικό.

2.5. Η διαμόρφωση του χώρου των αερολιμένων

Οι βασικές λειτουργικές εγκαταστάσεις σε έναν αερολιμένα είναι οι διάδρομοι και οι τερματικοί σταθμοί. Σκοπός των εγκαταστάσεων αυτών είναι η εξυπηρέτηση των Α/Φ, η διευκόλυνση των κινήσεων των επιβατών και επίσης η διακίνηση των εμπορευμάτων. Γενική επιδίωξη, για την διαμόρφωση και την κατασκευή των αερολιμένων, είναι η συμμόρφωση προς τους επόμενους όρους:

- Ασφάλεια επιβατών, Α/Φ και επίγειων οχημάτων.
- Ταχύτητα και άνεση κινήσεων.
- Εφαρμογή των προδιαγραφών.
- Αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων, μέσω, εξοπλισμού κ.τ.λ., με παράλληλη πρόβλεψη των πιθανών μελλοντικών επεκτάσεων, προσθηκών κ.ο.κ.

2.5.1. Κύριοι διάδρομοι (RUNWAYS)

Οι κύριοι διάδρομοι (RUNWAYS) είναι οι κατάλληλα διαμορφωμένες επιφάνειες, που επιτρέπουν την προσγείωση (LANDING, σύμβολο L) και την απογείωση (TAKEOFF, Σύμβολο: TO) των Α/Φ. Η διάταξη των RUNWAYS ικανοποιεί τις ακόλουθες συνθήκες:

Α) Είναι σύμφωνη προς τις απαιτήσεις των επιχειρησιακών κριτηρίων (εμπόδια, άνεμος κ.τ.λ.).

Β) Δεν προκαλεί προβλήματα πτήσεων σε άλλους RUNWAYS ή αεροδιαδρόμους.

Γ) Προσαρμόζεται λειτουργικά προς τις υπόλοιπες κύριες εγκαταστάσεις, δηλαδή τους TAXIWAYS και τους τερματικούς σταθμούς.

2.6. Μελέτη των επιχειρησιακών κριτηρίων καταλληλότητας

Η μελέτη των αερολιμένων εμφανίζει ανέλιξη ανάλογη προς εκείνη των προβλημάτων με παρόμοια έκταση και σοβαρότητα. Έτσι μετά την αρχική επιλογή θέσης και τρόπου διαμόρφωσης του αερολιμένα, τα τεχνικά προβλήματα ειδικεύονται και γίνονται πιο λεπτομερειακά.

Ένα από τα ειδικά – και βασικά – στάδια της μελέτης των αερολιμένων είναι ο έλεγχος των επιχειρησιακών κριτηρίων. Σκοπός των ελέγχων αυτών είναι:

α) Ο εντοπισμός των εμποδίων στην περιοχή του διαδρόμου.

β) Η επιλογή του σωστού προσανατολισμού των διαδρόμων, προκειμένου να αξιοποιηθεί η ευνοϊκή επιρροή των επικρατέστερων τοπικών ανέμων για τις κινήσεις L, TO.

γ) Η επίδραση του θορύβου των Α/Φ στην γύρω περιοχή.

Οι προηγούμενοι έλεγχοι εκτελούνται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές και την μεθοδολογία που αναπτύσσεται παρακάτω.

2.6.1. Έλεγχος εμποδίων

Με τη μελέτη αυτή εντοπίζονται τα εμπόδια που μπορεί να δημιουργήσουν κινδύνους για τα Α/Φ, ενώ παράλληλα προσδιορίζονται και τα κριτήρια για τον έλεγχο πιθανών νέων εμποδίων. Προϋποθέσεις για την μελέτη αυτή είναι:

α) Η εκλογή κατηγορίας για τον ελεγχόμενο διάδρομο.

β) Η οριζοντιογραφική και υψομετρική χάραξη του RUNWAY που ελέγχεται.

γ) Ο χαρακτηρισμός του διαδρόμου από την άποψη των ηλεκτρονικών βοηθημάτων: κατηγορίες I, II, III και ILS ή non-ILS.

Είναι αυτονόητο ότι, όταν οι διάδρομοι είναι περισσότεροι από έναν, ο έλεγχος γίνεται ιδιαίτερα για τον καθένα.

Ο έλεγχος εμποδίων γίνεται με την ακόλουθη απλή τεχνική. Καθορίζεται – με βάση τις προδιαγραφές – μια σειρά ΙΔΕΑΤΩΝ επιφανειών, σε σχέση με την θέση του RUNWAY. Μετά τον στερεομετρικό καθορισμό των επιφανειών γίνεται η σύγκριση των εμποδίων (φυσικών ή τεχνητών) προς αυτές. Για την προσέγγιση (APPROACH) των Α/Φ στον RUNWAY, προκειμένου να εκτελέσουν κίνηση L (LANDING), ορίζεται μια σειρά επιφανειών. Και μια σειρά για την ανύψωση (TAKEOFF CLIMP), μετά την απογείωση (TO). Ο έλεγχος των εμποδίων καθορίζεται ανάλογα προς την χρήση του διαδρόμου (μόνον L ή μόνον TO). Όταν στον ίδιο διάδρομο γίνονται και οι δύο κινήσεις L και TO, τότε ο έλεγχος γίνεται προς τις δύο κατευθύνσεις και για τις δύο ομάδες κριτηρίων.

2.7. Λειτουργικές εγκαταστάσεις των αερολιμένων

Η λειτουργία των αερολιμένων είναι μια σύνθετη διαδικασία, που την χαρακτηρίζει η αυξημένη απαίτηση ποιοτικών επιδόσεων. Για τον σκοπό αυτό ενεργοποιούνται ειδικά συστήματα οργάνωσης με επάνδρωση ειδικευμένου προσωπικού και ιδιόρρυθμες λειτουργικές εγκαταστάσεις. Οι βασικότερες από αυτές είναι:

2.7.1. Τερματικοί Σταθμοί (TERMINALS)

Οι τερματικοί σταθμοί είναι τα κτιριακά συγκροτήματα που προορίζονται για εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης. Η διάταξη των κτιριακών εγκαταστάσεων και η αρχιτεκτονική τους χαρακτηρίζονται από τόλμη και πλήρη εκμετάλλευση των κατασκευαστικών δυνατοτήτων που προσφέρουν τα σύγχρονα δομικά υλικά. Κατά την μελέτη τους επιδιώκεται η εξασφάλιση κινήσεων με άνεση αλλά και ταχύτητα. Παράλληλος στόχος είναι η προσαρμογή των λειτουργικών εγκαταστάσεων προς την δυναμική φύση της αεροπλοΐας. Αποτέλεσμα είναι η κατασκευή – στις περισσότερες περιπτώσεις – καλαίσθητων και άνετων τερματικών σταθμών. Στο σημείο αυτό διευκρινίζεται ότι ο όρος TERMINAL αναφέρεται στα κύρια κτίρια υπηρεσιών και δεν έχει την γενική έννοια που συχνά έχει ο όρος. Ακόμη μπορεί να προσδιορισθεί ο σταθμός TERMINOL από τους τρεις βασικούς χώρους του:

α) Τον χώρο επιβίβασης – αποβίβασης των επιβατών ή φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

β) Τον χώρο διακίνησης των επιβατών, που περιλαμβάνει το σύστημα επιλογής των επιβατών που αναχωρούν ή αφικνούνται.

γ) Τους χώρους που διευκολύνουν τους επιβάτες να κατευθυνθούν προς τον επίγειο προορισμό τους, μετά την επιβίβασή τους από Α/Φ, ή να πλησιάσουν τον αερολιμένα κατά την αναχώρησή τους με Α/Φ. Φυσικά, ανάλογοι χώροι προβλέπονται και για την διακίνηση των εμπορευματικών φορτίων.

Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένες λειτουργίες που γίνονται στους τερματικούς σταθμούς:

1. Υποδοχή των επιβατών που αφικνούνται στον αερολιμένα, με διάφορα οχήματα (PARKING κ.α.).
2. Έκδοση ή έλεγχος εισιτηρίων, υγειονομικοί έλεγχοι και έλεγχος διαβατηρίων (διεθνείς αερολιμένες).
3. Μεταφορά, έλεγχος, αποθήκευση κ.τλ. των αποσκευών σε συνδυασμό με τον έλεγχο και την διαλογή τους.
4. Φιλοξενία αναμενόντων επιβατών και παροχή χρήσιμων υπηρεσιών (Τράπεζες, τηλεπικοινωνίες, πληροφορίες κοκ). Επίσης, η παροχή αναψυχής (αναψυκτήρια κ.λπ.).
5. Η στέγαση ορισμένων βασικών υπηρεσιών: τελωνείο, ταχυδρομείο, αστυνομία κ.α.
6. Η προώθηση των επιβατών προς τα Α/Φ με κατάλληλες αποβάθρες, οχήματα κ.α.

Στα περισσότερα TERMINALS στεγάζονται και ορισμένες υπηρεσίες του αερολιμένα, που έχουν άμεση σχέση με τις πτήσεις των Α/Φ: Διοικητικές, φιλοξενίας και ενημέρωσης του προσωπικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

3.1. Δημογραφικά και Κοινωνικά χαρακτηριστικά

Ο Ν. Πρέβεζας, όπως άλλωστε όλη η Ήπειρος, είναι μια περιοχή που τη χαρακτηρίζει γεωγραφική και οικονομική απομόνωση με έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες. Είναι μια περιοχή απομονωμένη και μακριά απ' τα κέντρα οικονομικής δραστηριότητας τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης με όλες της συνέπειες προσπελασιμότητας. Με κατά κεφαλήν εισόδημα, υπολειπόμενο κατά πολύ του μέσου Εθνικού και του μέσου Κοινοτικού είναι απ' τις φτωχότερες περιοχές της Ελλάδας και της Ε.Ε.

Με έκταση 1036Κm² (11,2% της Ηπείρου και 0,8% της χώρας) είναι ο μικρότερος σε έκταση ηπειρωτικός νομός της χώρας. Απ' τα 1036km² της συνολικής έκτασης του νομού, το 32,8% καλύπτεται από πεδιάδες, το 20,7% από ημιορεινές εκτάσεις και το υπόλοιπο 46,5% από ορεινούς όγκους.

Ο πληθυσμός του Ν. Πρέβεζας ανέρχεται σε 58628 κατοίκους (1991) και αποτελεί το 17,27% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας Ηπείρου και μόλις το 0,57% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Παρουσιάζει μια αύξηση κατά 4,8% σε σχέση με το 1981 (5,37% στη χώρα), ενώ ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής του είναι 0,48 και υπολείπεται ελάχιστα απ' τον αντίστοιχο της χώρας (0,5%). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι μέσα στα τελευταία 40 χρόνια (1951-1991) ο πληθυσμός του νομού παρέμεινε σχεδόν στάσιμος, με μια μικρή αύξηση της τάξης του 3,3%, ενώ ο συνολικός πληθυσμός της χώρας στο ίδιο χρονικό διάστημα αυξήθηκε κατά 30,8%.

Ο νομός Πρέβεζας αντιμετωπίζει οξύτατο δημογραφικό πρόβλημα γήρανσης του πληθυσμού. Την περίοδο 1951-1991 το ποσοστό του πληθυσμού ηλικίας 0-14 ετών παρουσιάζει δραματική μείωση και από 37,1% του συνολικού πληθυσμού που ήταν το 1951, φτάνει στο 20,5% το 1991. Εξίσου σημαντική είναι η μείωση και στις ηλικίες 15-44 ετών. Στις ηλικίες 45-64 ετών το ποσοστό του πληθυσμού το 1951 ήταν 13,6% ενώ το 1991, 25%. Στις ηλικίες 65 ετών και άνω το ποσοστό του πληθυσμού εμφανίζει σταθερή αύξηση ξεπερνώντας μάλιστα και το αντίστοιχο ποσοστό της χώρας.

Το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του νομού χαρακτηρίζεται πολύ χαμηλό. Ποσοστό 7,26% δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση ενώ ποσοστό 44,77%

έχει μόνο απολυτήριο Δημοτικού, είναι δηλαδή απόφοιτοι της στοιχειώδους εκπαίδευσης. Επίσης, αρνητικό στοιχείο αποτελεί και το χαμηλό ποσοστό του πληθυσμού που είναι απόφοιτοι ανωτάτων και ανωτέρων σχολών (4,24% και 0,96% αντίστοιχα). Το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο των προηγούμενων γενεών και η έλλειψη ΑΕΙ αποτελούν τις κυριότερες αιτίες αυτής της κατάστασης.

Το ποσοστό των ανέργων στο νομό παρουσιάζει άνοδο, ιδιαίτερα μετά το 1986 και φτάνει το 1991 στο 9,3% των οικονομικά ενεργών ατόμων. Σήμερα υπολογίζεται ότι ξεπερνά το 13%. Μέχρι το 1991 η ανεργία παρουσίαζε χειρότερη εικόνα σε σχέση με τη χώρα (ανεργία χώρας: 7,5%) ενώ σήμερα εκτιμάται ότι βρίσκεται στα ίδια περίπου επίπεδα, ενώ σε σχέση με την περιφέρεια Ηπείρου είναι ελαφρά μικρότερη. Ο μη οικονομικά ενεργός πληθυσμός του νομού παρουσιάζει συνεχή άνοδο απ' το 1961 και φτάνει στις 28246 άτομα το 1991, ποσοστό 48,2% του συνολικού πληθυσμού.

3.2. Παραγωγική βάση

3.2.1. Πρωτογενής τομέας

Ο Ν. Πρέβεζας έχει αγροτικό χαρακτήρα, καθώς ένας απ' τους βασικούς τομείς ανάπτυξης του είναι η γεωργία.

Στους περιοριστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη του κλάδου, εκτός απ' τα διαρθρωτικά προβλήματα εθνικού επιπέδου προστίθενται η πληθυσμιακή αποδυνάμωση, η ανεπάρκεια γεωργικών υποδομών, η μικρή έκταση της μέσης γεωργικής εκμετάλλευσης που αποτελεί το μεγαλύτερο πρόβλημα.

Η κτηνοτροφία αποτελεί δυναμικό κλάδο στο νομό ιδιαίτερα στους τομείς της χοιροτροφίας και της προβατοτροφίας ενώ δυναμική είναι και η βοοτροφία (η αιγοπροβατοτροφία καλύπτει το 21% του συνόλου των αιγοπροβάτων της Ηπείρου, η χοιροτροφία το 39% και η βοοτροφία το 28%).

Τα δάση του νομού παρουσιάζουν έντονα φαινόμενα διάβρωσης και υποβάθμισης (αντιπροσωπεύουν μόλις το 11,1% της συνολικής έκτασης του νομού αν και οι εκτάσεις που χαρακτηρίζονται σαν δασικές μαζί με τους βοσκότοπους καλύπτουν το 62,5% της συνολικής έκτασης) και δεν προσφέρονται για την παραγωγή ξυλείας.

Ο Αμβρακικός κόλπος, παρ' ότι αποτελεί την πλουσιότερη παραγωγική πηγή στον κλάδο της αλιείας στον Ελληνικό χώρο, ουσιαστικά παραμένει αναξιοποίητος σε σχέση με τις πραγματικές δυνατότητες.



Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η αλιεία εστιάζονται στις σημαντικές ελλείψεις σε έργα υποδομής, στην καταστροφή του γόνου των ψαριών απ' την παράνομη αλιεία και στην ρύπανση του Αμβρακικού κόλπου απ' τα αστικά κέντρα και βιομηχανικά λύματα της περιοχής.

3.2.2. Δευτερογενής τομέας

Ο τομέας της μεταποίησης παρουσιάζει σημαντική υστέρηση στο νομό, και ο δείκτης βιομηχανικής ανάπτυξης είναι χαμηλός. Η πλειοψηφία των μεταποιητικών μονάδων ασχολούνται με την επεξεργασία των προϊόντων του πρωτογενή τομέα,

είναι μικρής δυναμικότητας και η πεπαλαιωμένη τεχνολογία τους, η διασπορά στο νομό και η χωροθέτησή τους δημιουργούν ποικίλα προβλήματα. Υπάρχουν αρκετές βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες στο νομό, οι περισσότερες μικρής δυναμικότητας και με μικρό αριθμό απασχολουμένων.

3.2.3. Τριτογενής τομέας

Ο τριτογενής τομέας στο νομό αποτελεί δυναμικό και ταχύτατα εξελισσόμενο τομέα οικονομικής δραστηριότητας. Περιστρέφεται κυρίως γύρω απ' τον τουρισμό και το εμπόριο, όπου ο νομός (κυρίως στον τουρισμό) διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Η πρόκληση για την επόμενη προγραμματική περίοδο θα είναι η αξιοποίηση κυρίως των μεγάλων δυνατοτήτων τουριστικής ανάπτυξης του νομού. Συγκριτικό πλεονέκτημα του νομού στον τουρισμό αποτελούν οι καθαρές και εκτεταμένες παραλίες, τα ενδιαφέροντα αρχαιολογικά και ιστορικά μνημεία, τα θαυμάσια τοπία κ.λπ.

Η εκτεταμένη παραλιακή ζώνη του Ιονίου πελάγους που αρχίζει απ' τα όρια του Ν. Θεσπρωτίας και καταλήγει στην πόλη της Πρέβεζας προσφέρεται για μαζικό τουρισμό. Στην περιοχή υπάρχουν αξιόλογα ιστορικά μνημεία (Αρχαία Νικόπολη, Αρχαία Κασσιώπη, Νεκρομαντείο κ.α.). Από άποψη υποδομής η κατάσταση έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Ο νομός διαθέτει αεροδρόμιο, λιμάνι και ικανοποιητικό επαρχιακό και εθνικό οδικό δίκτυο.

Το ξενοδοχειακό δυναμικό είναι συγκεντρωμένο στα παράλια του νομού και κυρίως στην ευρύτερη περιοχή της Πρέβεζας και της Πάργας. Τα τουριστικά καταλύματα αυξάνονται ραγδαία. Τα τελευταία χρόνια είναι εμφανής ο εκσυγχρονισμός της υποδομής από μικρού σε μεγάλο μεγέθους εγκαταστάσεις, ενώ ενθαρρυντικό στοιχείο αποτελεί και το γεγονός ότι έχει παρατηρηθεί μια σημαντική στροφή προς τον οργανωμένο τουρισμό. Απ' τις σημερινές τάσεις επένδυσης, διαπιστώνεται πως η τουριστική δραστηριότητα εξακολουθεί να κατευθύνεται προς τις περιοχές (Πάργα, παραλιακή ζώνη Πρέβεζας).

Οι δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης του νομού είναι μεγάλες. Η ανάπτυξη αυτή όμως θα πρέπει να εξελιχθεί μεθοδικά ώστε να διαφυλαχτεί το περιβάλλον. Προς την κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να κινηθούν συγκεκριμένες παρεμβάσεις, όπως η βελτίωση των υποδομών (οδοποιία, λιμενικές εγκαταστάσεις κ.λπ), η προώθηση

του τουριστικού επιστημονικού ενδιαφέροντος στην ευρύτερη περιοχή του Αμβρακικού, η αξιοποίηση των παράκτιων περιοχών και των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, η ανάδειξη, αξιοποίηση και προστασία των αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών μνημείων, η πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής, η οργάνωση προγράμματος τουριστικής προβολής του νομού με την έκδοση βιβλίων, τουριστικών οδηγών και την εξέταση της ανάγκης δημιουργίας ειδικευμένου προσωπικού στα τουριστικά επαγγέλματα με τη δημιουργία σχετικών κύκλων σπουδών.

Γίνεται αντιληπτό, επομένως ότι στο νομό υπάρχουν αξιόλογοι τουριστικοί πόροι. Ωστόσο η τουριστική κίνηση κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα. Ως κύριες αιτίες θα μπορούσαν να θεωρηθούν η απουσία των μεγάλων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων, οι ανεπαρκείς ακόμη υποδομές (κυρίως στο μεταφορικό δίκτυο και στις τηλεπικοινωνίες) και η παραμέληση των αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών μνημείων.

3.3. Υποδομές

3.3.1. Οδικό δίκτυο

Η γεωγραφική θέση του νομού έχει πολλά πλεονεκτήματα ως προς τις δυνατότητες ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών. Ο νομός όμως συμμερίζεται τη σχετική απομόνωση της Βορειοδυτικής Ελλάδας απ' την υπόλοιπη χώρα και εμφανίζει περιοχές με τοπικά προβλήματα σύνδεσης με το νομαρχιακό και διαπεριφερειακό δίκτυο μεταφορών. Έτσι, η συγκοινωνιακή απομόνωση της περιοχής δεν έχει αρθεί ακόμη. Το κύριο αστικό κέντρο του νομού και πρωτεύουσά του, Πρέβεζα, εξακολουθεί να βρίσκεται έξω απ' τον κύριο συγκοινωνιακό άξονα της Δυτ. Ελλάδας.

Τα τελευταία χρόνια το οδικό δίκτυο του νομού έχει βελτιωθεί σημαντικά παρά ταύτα ακόμη δεν μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητικό.

3.3.2. Θαλάσσιες μεταφορές

Ο Ν. Πρέβεζας δεν συνδέεται με το διεθνές ακτοπλοϊκό δίκτυο. Το λιμάνι της Πρέβεζας έχει εμπορικό χαρακτήρα, όμως, δεν έχει σταθερή κίνηση. Τα τελευταία

χρόνια έχουν γίνει προσπάθειες για τη βελτίωση της υποδομής και του τεχνικού εξοπλισμού του, καθώς και για την προστασία του. Η αναβάθμισή του και ο χαρακτηρισμός του ως λιμάνι εθνικού επιπέδου είναι πρωταρχικής σημασίας για την περιοχή γιατί εκτός απ' την τουριστική ανάπτυξη θ' αυξηθεί κατακόρυφα και η εμπορική του κίνηση. Επιπρόσθετα, σημαντική συμβολή στην τουριστική ανάπτυξη θα έχει η άμεση ακτοπολιτική σύνδεση Πρέβεζας – Ιταλίας.

Η προβλήτα του λιμανιού Πάργας έχει παραδοθεί σε λειτουργία και βελτιώνει σημαντικά την τουριστική υποδομή της πόλης, ανταποκρινόμενη στις αυξανόμενες ανάγκες.

Άλλα λιμάνια στο νομό δεν υπάρχουν, εκτός από ορισμένα αλιευτικά καταφύγια που την τουριστική περίοδο φιλοξενούν μικρό αριθμό σκαφών αναψυχής.

3.3.3. Αεροπορικές μεταφορές

Ο νομός αεροπορικά εξυπηρετείται απ' το αεροδρόμιο του Ακτίου που είναι μικτής χρήσης (στρατιωτικό και επιβατικό). Το αεροδρόμιο του Ακτίου υποχρησιμοποιείται σήμερα απ' την Αεροπλοΐα και απ' τα charters αν και είναι απ' τα ασφαλέστερα αεροδρόμια της Ελλάδας. Εξυπηρετεί μικρό αριθμό πολιτικών πτήσεων και θα μπορούσε ν' αξιοποιηθεί πολύ περισσότερο απ' την Πολιτική Αεροπορία.

3.3.4. Σιδηροδρομικές μεταφορές

Σιδηροδρομικό δίκτυο στο νομό δεν υπάρχει. Ωστόσο στα μελλοντικά σχέδια του Ο.Σ.Ε. βρίσκεται η δημιουργία σιδηροδρομικής πύλης στην Ηγουμενίτσα.

Στον τομέα των μεταφορών η πρόκληση για την επόμενη προγραμματική περίοδο είναι η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών, η περαιτέρω βελτίωση του ενδοπεριφερειακού οδικού δικτύου και η αξιοποίηση των μεγάλων έργων μεταφορών με τη δημιουργία προϋποθέσεων προσέλκυσης νέων επιχειρήσεων για την πρόσβασή τους στις αγορές της υπόλοιπης χώρας και του εξωτερικού.

3.4. Γενικοί στόχοι και αναπτυξιακή στρατηγική για την περίοδο 2000 - 2006

Στρατηγική Ανάπτυξης

Απ' την προηγούμενη ανάλυση του Ν. Πρέβεζας , γίνονται εμφανείς οι ελλείψεις και οι υστερήσεις στις υποδομές και στην οργάνωση της παραγωγής. Οι πλουτοπαραγωγικοί πόροι ωστόσο δεν λείπουν, ενώ υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες που αν αξιοποιηθούν σωστά θα βοηθήσουν πολύ στην αντιστροφή της εικόνας του νομού.

Έχοντας ως δεδομένα τα χαρακτηριστικά του νομού, τα φυσικά δεδομένα αλλά και τις γενικότερες εξελίξεις και σύγχρονες ανάγκες, η όλη αναπτυξιακή προσπάθεια θα πρέπει να στραφεί στη σωστή αξιοποίησή τους μέσα από συγκεκριμένες επιλογές, ενέργειες και δραστηριότητες.

Για να γίνει αυτό όμως, θα πρέπει πρώτα να ληφθεί υπόψη η νέα πραγματικότητα και οι νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στην εγχώρια και διεθνή σκηνή. Είναι γνωστό ότι απ' το 1994, έτος σχεδιασμού του Β' Κ.Π.Σ., έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές στο Διεθνές , το Ευρωπαϊκό αλλά και το Εθνικό Περιβάλλον.

Τα νέα οικονομικά και γεωπολιτικά δεδομένα οδηγούν το Ν. Πρέβεζας στην επανεξέταση του Εθνικού και Βαλκανικού ρόλου που καλείται να διαδραματίσει και στον επαναπροσανατολισμό της αναπτυξιακής του στρατηγικής, έτσι ώστε να μπορέσει ν' ανταποκριθεί στη νέα κατάσταση και να μετατρέψει τα τυχόν εμπόδια και περιορισμούς που τίθενται απ' τη Διεθνή πραγματικότητα σε ευκαιρίες και αναπτυξιακά αποτελέσματα.

Η πιο σημαντική ίσως εξέλιξη για το Νομό μας σε Διεθνές επίπεδο αφορά τις πολιτικές ανακατατάξεις στο χώρο των Βαλκανίων και ιδιαίτερα αυτές που αφορούν την γειτονική Αλβανία. Οι πρόσφατες εξελίξεις στην Αλβανία μπορεί να είχαν προσωρινά μια ανασταλτική επίδραση στην αναπτυξιακή πορεία του νομού, η σταδιακή όμως μελλοντική μετάβασή της στην οικονομία της αγοράς και ο εσωτερικός της μετασχηματισμός θα δημιουργήσουν μεγάλες ευκαιρίες για το Ν. Πρέβεζας καθ' ότι μια σύγχρονη Αλβανία θ' αποτελέσει μια νέα αγορά για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες επιχειρήσεων του νομού.

Απ' την άλλη πλευρά , η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, η εντεινόμενη παγκοσμιοποίηση της οικονομικής δραστηριότητας, οι ραγδαίες εξελίξεις στη τεχνολογία και στον τομέα της πληροφορικής, η εξέλιξη της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (Κ.Α.Π.) κ.λ.π., θ' αναγκάσει πολύ γρήγορα το νομό μας ν'

αναπτύξει μια οικονομία ανταγωνιστική τόσο σ' εθνικό, όσο σε Ευρωπαϊκό και Διεθνές επίπεδο.

Τέλος, οι εξελίξεις σε Εθνικό επίπεδο, όπως η συνεχής βελτίωση των οικονομικών δεικτών, η πτώση των επιτοκίων, και το θετικό επενδυτικό κλίμα, πιστεύουμε ότι δημιουργούν μια καλή βάση για τη βελτίωση της τοπικής μας οικονομίας και τη δημιουργία ευκαιριών ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας, και αύξησης της απασχόλησης.

Στα δύο πρώτα διαρθρωτικά πακέτα, ο αναπτυξιακός σχεδιασμός του νομού έδωσε έμφαση στα έργα βασικής οικονομικής και κοινωνικής υποδομής, όπου ο νομός παρουσίαζε μεγάλες ανάγκες. Αντίθετα, η έμφαση στο Νομαρχιακό Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης 2000 — 2006 είναι προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης. Η επιτυχής υλοποίηση των δύο πρώτων πακέτων έχει καλύψει σε μεγάλο βαθμό τις κυριότερες ελλείψεις σε βασική υποδομή, ενώ μεγάλα και σημαντικά έργα υλοποιούνται και απ' το Εθνικό Σκέλος του Β' Κ.Π.Σ. Παρά το γεγονός λοιπόν ότι μεγάλες ανάγκες εξακολουθούν να υπάρχουν, στο Γ' Κ.Π.Σ. ένα σημαντικότερο μέρος απ' τους διαθέσιμους πόρους θα συγκεντρωθεί και θα προσανατολιστεί για την αξιοποίηση του έργου που έχει επιτελεσθεί στον τομέα των υποδομών και να ενισχύσει πιο ουσιαστικά την ανάπτυξη των τομέων στους οποίους ο νομός έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα. Η επιλογή αυτή στηρίζεται στο σκεπτικό ότι οι υποδομές από μόνες τους δεν είναι σε θέση να φέρουν την ανάπτυξη, αλλά απαιτείται συστηματική προσπάθεια για την αξιοποίηση αυτών των υποδομών για να επιτευχθεί μακροχρόνια και σταθερή ανάπτυξη, αύξηση της απασχόλησης και βελτίωση του βιοτικού επιπέδου.

Βασικές κατευθύνσεις της αναπτυξιακής προσπάθειας στο νομό για την περίοδο 2000 — 2006 θα είναι αφ' ενός μεν η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του νομού στον πρωτογενή τομέα και αφ' ετέρου η αξιοποίηση της θέσης του και του φυσικού και πολιτιστικού του πλούτου. Για το σκοπό αυτό απαιτείται ο συνδυασμός και η υποστήριξη ενεργειών σε διάφορους τομείς.

Γενικοί Στόχοι

Με βάση τα παραπάνω γενικοί στόχοι του αναπτυξιακού σχεδιασμού για το νομό για την περίοδο 2000 — 2006 θα πρέπει να είναι:

α) Η οικονομική και κοινωνική αναβάθμιση του νομού και η αποτελεσματική προσαρμογή στα νέα γεωπολιτικά και ανταγωνιστικά δεδομένα, β) Η αξιοποίηση των

συγκριτικών πλεονεκτημάτων του νομού γ) Η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής του πληθυσμού και δ) Η δημιουργία μόνιμων θέσεων απασχόλησης και η μείωση της ανεργίας.

Ειδικοί Στόχοι

Για την εξυπηρέτηση αυτών των γενικών στόχων η αναπτυξιακή στρατηγική του νομού μπορεί ν' αναλυθεί στους εξής ειδικότερους στόχους:

α) Αξιοποίηση της φυσικής θέσης του νομού (ολοκλήρωση όλων των μεγάλων έργων στο τομέα των μεταφορών, έργα σύγχρονης υποδομής στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, αξιοποίηση των σύγχρονων μεθόδων και τεχνολογιών της πληροφορικής, ανάπτυξη ηλεκτρονικού εμπορίου, συστημάτων τηλε - εκπαίδευσης, τηλε- εργασίας κ.λ.π.).

β) Αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων στον πρωτογενή τομέα που διαθέτει ο νομός (ενίσχυση της αγροτοβιομηχανίας και της αγροτοβιοτεχνίας, ολοκλήρωση των αρδευτικών υποδομών, αναδιάρθρωση καλλιεργειών, ανάδειξη και προώθηση επώνυμων προϊόντων και προϊόντων ονομασίας προέλευσης, ανάπτυξη της βιολογικής γεωργίας και κτηνοτροφίας, ενέργειες εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης του ενεργού πληθυσμού στο πρωτογενή τομέα κ.λ.π.).

γ) Αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου του νομού (αξιοποίηση σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, αξιοποίηση των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου συντήρηση, ανάδειξη και αξιοποίηση των πολιτιστικών και πολιτισμικών πόρων του νομού, προστασία και ανάδειξη των παράκτιων περιοχών και του οικοσυστήματος του Αμβρακικού, βελτίωση των αστικών περιβαλλοντικών υποδομών, ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού του νομού, ρύθμιση των χρήσεων γης και κατάρτιση του Εθνικού Κτηματολογίου).

δ) Ενδυνάμωση της μεταποιητικής βάσης, του εμπορίου και των υπηρεσιών στο νομό (καθορισμός κι εφαρμογή επενδυτικών κινήτρων, δημιουργία βασικών μεταποιητικών και εμπορικών υποδομών, προσέλκυση επιχειρήσεων εξαγωγικού προσανατολισμού, μεταφορά και διάχυση σύγχρονης τεχνολογίας στην επιχειρηματική βάση του νομού κ.λ.π.)

ε) Ολοκλήρωση των απαραίτητων κοινωνικών υποδομών (στους τομείς της Υγείας, της Πρόνοιας και της Παιδείας).

στ) Αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού (επαγγελματική κατάρτιση κι εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού κ.λ.π.).

Γίνεται, επομένως, αντιληπτό, ότι για την οικονομική ανάπτυξη του νομού Πρέβεζας, όλες οι προσπάθειες των φορέων θα πρέπει να συντείνουν στην αξιοποίηση των νέων συνθηκών που διαμορφώνονται στο Διεθνές Περιβάλλον, στην ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής οικονομίας σ' εθνικό και διεθνές επίπεδο, και στον καθολικό εκσυγχρονισμό του οικονομικού και κοινωνικού βίου (ανάπτυξη μεταφορών και διαμετακόμισης, κίνητρα για την προσέλκυση ξένων κυρίως επενδύσεων που η πολιτική αστάθεια στην Αλβανία αλλά και στην ευρύτερη βαλκανική τις είχαν αποτρέψει απ' τη περιοχή μας, απρόσκοπτη μετακίνηση και διακίνηση ανθρώπων και κυρίως του επιχειρηματικού και επιστημονικού κόσμου, κεφαλαίων, υπηρεσιών και εμπορευμάτων από και προς όλες τις χώρες της βαλκανικής, προώθηση σύγχρονων τηλεπικοινωνιών, δραστική μείωση της γραφειοκρατίας και δημιουργία οργανωμένων και αποτελεσματικών υπηρεσιών, ανάπτυξη και προώθηση ανταγωνιστικών προϊόντων υψηλής ποιότητας, ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, ανάπτυξη της έρευνας με την εισαγωγή της καινοτομίας, αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας και κυρίως της τεχνολογίας της πληροφορίας, ανάγκη αποτελεσματικότερης συνεργασίας του ιδιωτικού και του Δημοσίου τομέα κ.λ.π.). Πιο συγκεκριμένα οι απαραίτητες παρεμβάσεις που προγραμματίζονται για την περίοδο 2000 — 2006 αναλύονται κατά τομέα στα ακόλουθα:

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Περιλαμβάνει κυρίως έργα οδοποιίας καθώς και κάποια συμπληρωματικά έργα για την ενίσχυση του λιμανιού της Πρέβεζας. Πρωταρχικής σημασίας έργα θεωρούνται εκείνα τα οποία συνδέουν το νομό με την Εγνατία οδό και το Δυτικό Άξονα, βελτίωση του άξονα Ηγουμενίτσα — Πρέβεζας, η βελτίωση της Εθνικής οδού Πρέβεζας — γέφυρας Καλογήρου, η ριζική βελτίωση του άξονα Ακτίου — Βόνιτσας — Αμφιλοχίας και η αναβάθμιση του αεροδρομίου του Ακτίου. Κεφαλαιώδους σημασίας πέραν απ' τις παραπάνω ενέργειες για την ανάπτυξη της τοπικής επιχειρηματικότητας θεωρούνται η ανακαίνιση του επαρχιακού οδικού δικτύου και μια σειρά οδικών συνδέσεων του τοπικού δικτύου. Επίσης η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου με την υπόλοιπη Ελλάδα αποτελεί κρίσιμο ζήτημα για την περιοχή.

ΠΑΙΔΕΙΑ

Στον τομέα αυτό προτείνονται έργα αναβάθμισης των υποδομών και εξοπλισμού της Β/θμιας εκπαίδευσης, κτιριακή υποδομή για το παράρτημα του Γ.Ε.Ι. Ηπείρου στη Πρέβεζα και εφ' όσον είναι επιλέξιμες δράσεις στην Α/θμια εκπαίδευση, η ολοκλήρωση των υποδομών στον τομέα αυτό.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στα πλαίσια της προστασίας και διαφύλαξης του περιβάλλοντος απαιτούνται και προτείνονται ενέργειες αποχέτευσης — βιολογικού καθαρισμού στους μεγάλους οικισμούς των παράκτιων περιοχών, μετεγκατάσταση των κτηνοτροφικών μονάδων, έργα υδροληψίας και επεξεργασίας νερού, ενέργειες για την προστασία του Αμβρακικού κόλπου και των ποταμών του νομού, δράσεις ολοκληρωμένης διαχείρισης των απορριμμάτων και έργα χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

ΥΓΕΙΑ - ΠΡΟΝΟΙΑ

Με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων στο τομέα αυτό προγραμματίζονται ενέργειες εκσυγχρονισμού της κτιριακής υποδομής και εξοπλισμού του Γ.Ν.Ν.Π., βελτίωση του εξοπλισμού των Κ.Υ. του νομού, κατασκευή νέων παιδικών σταθμών καθώς και δημιουργία κέντρων κοινωνικής υποστήριξης των ηλικιωμένων.

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Κύριο έργο στην κατηγορία αυτή θεωρείται η επέκταση του αγωγού φυσικού αερίου στην Ήπειρο, το οποίο και θα διεκδικήσει η Περιφέρεια να ενταχθεί στο Εθνικό Σκέλος του Γ' Κ.Π.Σ. Επίσης έχουν προγραμματιστεί δράσεις για την ανάπτυξη του δυναμικού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που αποσκοπούν στην αξιοποίηση εναλλακτικών και ήπιων μορφών ενέργειας.

ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι πρόσφατες μεταρρυθμίσεις της Κ.Α.Π. και η εμφανής αλλαγή φιλοσοφίας στον τρόπο στήριξης της γεωργίας με τις προβλέψεις στην Agenda 2000 διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο, πολύ λιγότερο προστατευτικό και παρεμβατικό μέσα στο οποίο καλείται να λειτουργήσει ο πρωτογενής τομέας του νομού, ενώ παράλληλα

δίδεται βαρύτητα σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Στο Γ' Κ.Π.Σ. δίνεται η δυνατότητα ν' αναληφθούν οι απαιτούμενες ενέργειες ώστε να επιτευχθεί η απαιτούμενη προσαρμογή του πρωτογενή τομέα για να μπορέσει ν' ανταποκριθεί αποτελεσματικά στα νέα ανταγωνιστικά δεδομένα.

ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Όπως έχει αναφερθεί ο δευτερογενής τομέας υστερεί στο νομό. Οι βιοτεχνίες και οι ελαφριές βιομηχανίες είναι πολύ λίγες, ενώ δεν υπάρχουν βιομηχανίες που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν εντάσεως εργασίας ή κεφαλαίου. Ο κλάδος με κάποια σχετική κινητικότητα και συγκριτικά πλεονεκτήματα είναι η μεταποίηση των προϊόντων του πρωτογενή τομέα (οπωροκηπευτικά, ελαιόλαδο, κτηνοτροφία, ιχθυοτροφία) και προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει κατ' αρχήν να εστιαστούν οι αναπτυξιακές προσπάθειες.

ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Ο Τουρισμός έχει τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης στο νομό. Στα πλαίσια του Τομέα αυτού την επόμενη προγραμματική περίοδο προβλέπονται δράσεις αναβάθμισης αλλά και δημιουργίας των απαραίτητων υποδομών για τη δυναμική και ποιοτική ανάπτυξη του τουρισμού (κυρίως του παράκτιου) καθώς και δράσεις ενίσχυσης του ιδιωτικού τομέα με στόχο την επιμήκυνση της καλοκαιρινής περιόδου και την προσφορά τουριστικών υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας (ενίσχυση επενδύσεων ποιοτικού εκσυγχρονισμού ξενοδοχειακών μονάδων ή μετατροπής διατηρητέων παραδοσιακών κτισμάτων σε καταλύματα, ενίσχυση νέων ή εναλλακτικών μορφών Τουρισμού, όπως ο συνεδριακός, ο ορεινός, ο οικολογικός, ο θεραπευτικός, ο αθλητικός, ο πολιτιστικός κ.λ.π., τουριστική προβολή του νομού, κατασκευή δρόμων προσπέλασης στους τουριστικούς χώρους, ανάδειξη και αξιοποίηση του φυσικού πλούτου με ταυτόχρονη προστασία του περιβάλλοντος, βελτίωση των κοινωνικών υποδομών, των επικοινωνιών, επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού που σχετίζεται με τον κλάδο κ.λ.π.). Ο Τομέας του Πολιτισμού είναι τεράστιας σημασίας για το νομό, αλλά εντελώς παραμελημένος. Γι' αυτό απαιτείται ένα πολύ σημαντικό μερίδιο των πιστώσεων του Γ' Κ.Π.Σ. να κατευθυνθεί στο τομέα αυτό για την ανάδειξη και προστασία των αρχαιολογικών χώρων (προτείνεται μάλιστα ένας και σημαντικός αριθμός έργων να ενταχθεί στο Εθνικό Σκέλος του Γ' Κ.Π.Σ). Οι παρεμβάσεις στον Τομέα αυτό, που αποσκοπούν

στην πολιτιστική και πολιτισμική ανάδειξη του νομού, πέραν απ' την αναστήλωση και ανάδειξη των Μνημείων των Κλασικών και Βυζαντινών χρόνων, θα πρέπει να δώσουν έμφαση και μέριμνα και στην ανάδειξη και αξιοποίηση της νεότερης πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στον κλάδο του εμπορίου οι δυνατότητες ανάπτυξης έχουν άμεση σχέση με το επίπεδο των μεταφορών. Δυνατότητες υπάρχουν, κάτι που επιβάλλεται και απ' την ανάγκη δημιουργίας τοπικών αγορών για τη διάθεση των προϊόντων της γεωργίας, της αλιείας και της κτηνοτροφίας.

3.5. Πορίσματα από το 7ο Παγκόσμιο Πανηπειρωτικό Συνέδριο

Το 7^ο Παγκόσμιο Πανηπειρωτικό Συνέδριο έκλεισε πανηγυρικά τον κύκλο των εργασιών του και καταγράφεται στην ιστορία της Πανηπειρωτικής Συνομοσπονδίας Ελλάδος, ως στρατηγικό σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη της Ηπείρου.

Ιωάννινα, 19-21 Αυγούστου 2005, είναι το χρονικό σημείο που θα μείνει για πάντα στην μνήμη όλων μας, αφού υπό την αιγίδα του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Κάρολου Παπούλια, διεξήχθησαν με απόλυτη επιτυχία οι 11 (έντεκα) συνεδρίες με ένα ποικίλο πρόγραμμα θεματικών ενοτήτων που κάλυψαν όλες τις αναπτυξιακές, πολιτιστικές, περιβαλλοντικές και πολιτικές διαστάσεις του Ηπειρωτικού Ζητήματος.

«Διεκδικητική παρέμβαση για ορθολογιστική και ολοκληρωμένη ανάπτυξη της Ηπείρου», είναι το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου κινήθηκαν όλες οι εισηγήσεις των επιστημόνων και εμπειρογνομόνων που έλαβαν μέρος σ' αυτό το συνέδριο και αποτελούν το υλικό πάνω στο οποίο στηρίζονται τα ακόλουθα πορίσματα του συνεδρίου.

Η επιτροπή πορισμάτων συμμετέχοντας και συνεκτιμώντας τις συγκεκριμένες προτάσεις που ακούστηκαν κατά τη διάρκεια των 3ήμερων εργασιών του Συνεδρίου και λαμβάνοντας υπόψη της τον εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό για την περιφέρεια της Ηπείρου, αλλά και το γενικότερο συμφέρον της χώρας μας, κατέληξε στα 5 (πέντε) ακόλουθα σημεία των πορισμάτων:

Πρώτον: Αποτελεί πρώτιστο καθοριστικό παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου η ολοκλήρωση των συγκοινωνιακών υποδομών της περιφέρειας Ηπείρου στο άμεσο μέλλον.

Κοινό αίτημα όλων των Ηπειρωτών είναι η δέσμευση εκ μέρους της Πολιτείας και των αρμοδίων φορέων της, ότι η ολοκλήρωση των τμημάτων της Εγνατίας Οδού πρέπει να αποτελεί άμεση προτεραιότητα, σ' ό,τι αφορά την περιφέρεια της Ηπείρου.

Προς τούτο η Πανηπειρωτική Συνομοσπονδία Ελλάδος προτείνει τη σύσταση μιας ολιγομελούς επιτροπής εμπειρογνομόνων που θα παρακολουθεί την πορεία του έργου και θα προβαίνει σε εμπειριστατωμένες εκθέσεις προς κάθε κατεύθυνση.

Δεύτερον: Η εξαγγελθείσα ήδη έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης των εργασιών κατασκευής της Ιονίας Οδού, αποτελεί ορόσημο για την αναπτυξιακή πορεία της Ηπείρου.

Το 7^ο Παγκόσμιο Πανηπειρωτικό Συνέδριο δεσμεύεται με το συγκεκριμένο πόρισμα να ζητήσει από τους αρμόδιους φορείς ένα πλήρες χρονοδιάγραμμα, όπου θα περιγράφεται με σαφήνεια ο ορίζοντας υλοποίησης του έργου και οι τρόποι χρηματοδότησής του.

Τρίτον: Η σιδηροδρομική διασύνδεση της Ηπείρου, ιδιαίτερα με την Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου, αποτελεί πάγιο αίτημα.

Η εξαγγελία του έργου αυτού από τους αρμόδιους φορείς, πρέπει επιτέλους να συμπεριληφθεί με συγκεκριμένο τρόπο στο σχεδιασμό του 4^{ου} Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Προς τον σκοπό αυτό, το 7^ο Παγκόσμιο Πανηπειρωτικό Συνέδριο θα απευθυνθεί προς την τοπική αυτοδιοίκηση, ιδιαίτερα προς τον τρίτο βαθμό της, την Γενική Γραμματεία Περιφέρειας Ηπείρου, έτσι ώστε να λάβει γνώση για τον συγκεκριμένο σχεδιασμό εν όψη του 4^{ου} Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Τέταρτον: Η προ πολλού εξαγγελθείσα κατασκευή του αγωγού φυσικού αερίου αποτελεί πάγιο αίτημα όλων των Ηπειρωτών και επανέρχεται ως άμεση απαίτηση από το 7^ο Παγκόσμιο Πανηπειρωτικό Συνέδριο.

Πέμπτον: Η βέλτιστη ανάπτυξη από τον σχεδιασμό καταγράφηκε και από τους τρεις βασικούς επιμέρους τομείς:

α) Η επιχειρηματικότητα με καινούριες μορφές και μέσα για την επάνοδο στα πάτρια εδάφη των αποδήμων.

β) Η στελέχωση των υπηρεσιών με ικανό ανθρώπινο δυναμικό και νέα συστήματα κατάρτισης.

γ) Στον τομέα της υγείας επικράτησε η λέξη κλειδί «αξιολόγηση» στο χώρο των πανεπιστημίων και των νοσοκομείων με την προοπτική ανάπτυξης της Ηπείρου, ως κέντρου των Βαλκανίων στον τομέα της υγείας.

Οι επιπτώσεις του τουρισμού στην Περιφέρεια της Ηπείρου

Μέσα στις δυνατότητες και ευκαιρίες αξιοποίησης, αναβάθμισης και προβολής του τουριστικού δυναμικού της Περιφέρειας Ηπείρου, που διαγράφονται για την περίοδο 2002-2008, το πιο θεμελιώδες στοιχείο θεωρείται η επωφελής αξιοποίηση των οικονομικών πόρων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης 2000-2006, το οποίο αποδίδει μεγάλο βάρος στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και τη μετατροπή της χώρας σε τόπο τουριστικού προορισμού.

Βασικός στόχος του Μέτρου "Μηχανισμοί υποστήριξης και προβολής του τουριστικού προϊόντος" είναι η ανάπτυξη καινοτόμων δράσεων για την ορθολογική και σύγχρονη οργάνωση της τουριστικής δραστηριότητας, με ενέργειες και μέσα τα οποία θα επαναπροσδιορίσουν ολόκληρο το προϊόν της Περιφέρειας.

Κατά τον τρόπο αυτόν θα επιτευχθεί καλύτερη υποστήριξη των τουριστικών επιχειρήσεων και των διαφόρων φορέων που εμπλέκονται καθ' οποιονδήποτε τρόπο στην τουριστική δραστηριότητα.

Το Μέτρο προβλέπεται να χρηματοδοτήσει

- σχεδιασμό και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος προώθησης του τουριστικού προϊόντος και του πολιτιστικού πλούτου με κάλυψη των πεδίων της παραγωγής, της τιμής και των εμπλεκόμενων στο τουριστικό προϊόν φορέων
- παραγωγή με σκοπό την ευρεία διανομή εγχειριδίων τουριστικού εμπορίου
- οργάνωση επαφών γνωριμίας και διαφόρων διακρατικών συνεργασιών με φορείς οι οποίοι εμπλέκονται στη τουριστική δραστηριότητα
- συμμετοχές σε εμπορικές, θεματικές και τουριστικές εκθέσεις της Ελλάδας και του εξωτερικού
- ανάπτυξη εκστρατείας προβολής όλων των τουριστικών περιοχών της Περιφέρειας με σκοπό την σύνδεση τους (θάλασσα-βουνό)
- ανάπτυξη και δημιουργία ιστοσελίδων για χρησιμοποίηση του διαδικτύου ως αποτελεσματικού εργαλείου προώθησης των περιοχών

- δημιουργία ταυτότητας ως “σήματος κατατεθέντος” για περιοχές διαφόρων μορφών Τουρισμού
- δημιουργία σήματος ποιότητας για τις παρεχόμενες υπηρεσίες και τις μονάδες εξυπηρέτησης

Η Ήπειρος έχει δυνατότητες ανάπτυξης όλων των ειδών Τουρισμού, αφού διαθέτει αξιόλογες παραλίες, που μαζί με τα νησιά του Ιονίου μπορούν να αποτελέσουν ένα ενιαίο πόλο τουριστικής ανάπτυξης (θαλάσσιος τουρισμός), ορεινές ζώνες για την ανάπτυξη του ορεινού και άλλων ειδικών μορφών τουρισμού, ιαματικές πηγές Καβασίων και Αμάραντου Κόνιτσας) για τον ιαματικό τουρισμό και τέλος δυνατότητες για ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού, τουρισμού περιπέτειας, θρησκευτικού τουρισμού, αγροτουρισμού κ.α..

Για να γίνουν όλοι αυτοί οι στόχοι εφικτοί απαιτείται μία συλλογική και αδιάκοπη συνεργασία των επιχειρήσεων, της τοπικής αυτοδιοίκησης, των εργαζομένων, του λαού και των κρατικών φορέων, σε επίπεδο τοπικό, περιφερειακό και εθνικό, ώστε να επιτυγχάνεται συνεχώς η βελτίωση της τουριστικής προσφοράς και η αύξηση της τουριστικής ανταγωνιστικότητας. Με βάση τα παραπάνω δεδομένα Θα πρέπει να γίνουν Κάποιες ενέργειες ώστε να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, όπως:

- Να προγραμματιστεί η τουριστική ανάπτυξη σαν όλη η περιφέρεια να είναι μια ενιαία τουριστική μονάδα -μια επιχείρηση.
- Να γίνει στροφή στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος με την ενεργό ανάπτυξη και στήριξη εναλλακτικών και ήπιων μορφών τουρισμού. Οι νέες μορφές έχουν στόχο την καλύτερη εποχική και γεωγραφική κατανομή του τουρισμού και μπορούν να βοηθήσουν αποτελεσματικά στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, να δημιουργήσουν νέα ζήτηση και να συμβάλλουν αποφασιστικά στην οικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου.
- Να γίνει στροφή σε τουρίστες που έχουν κοινά χαρακτηριστικά Να παραχθούν σωστές, αναβαθμισμένες τουριστικές υπηρεσίες (καθαρό κρεβάτι, πρόθυμη εξυπηρέτηση, ποιοτικά καλό φαγητό, καλή ψυχαγωγία κ.λ.π.).

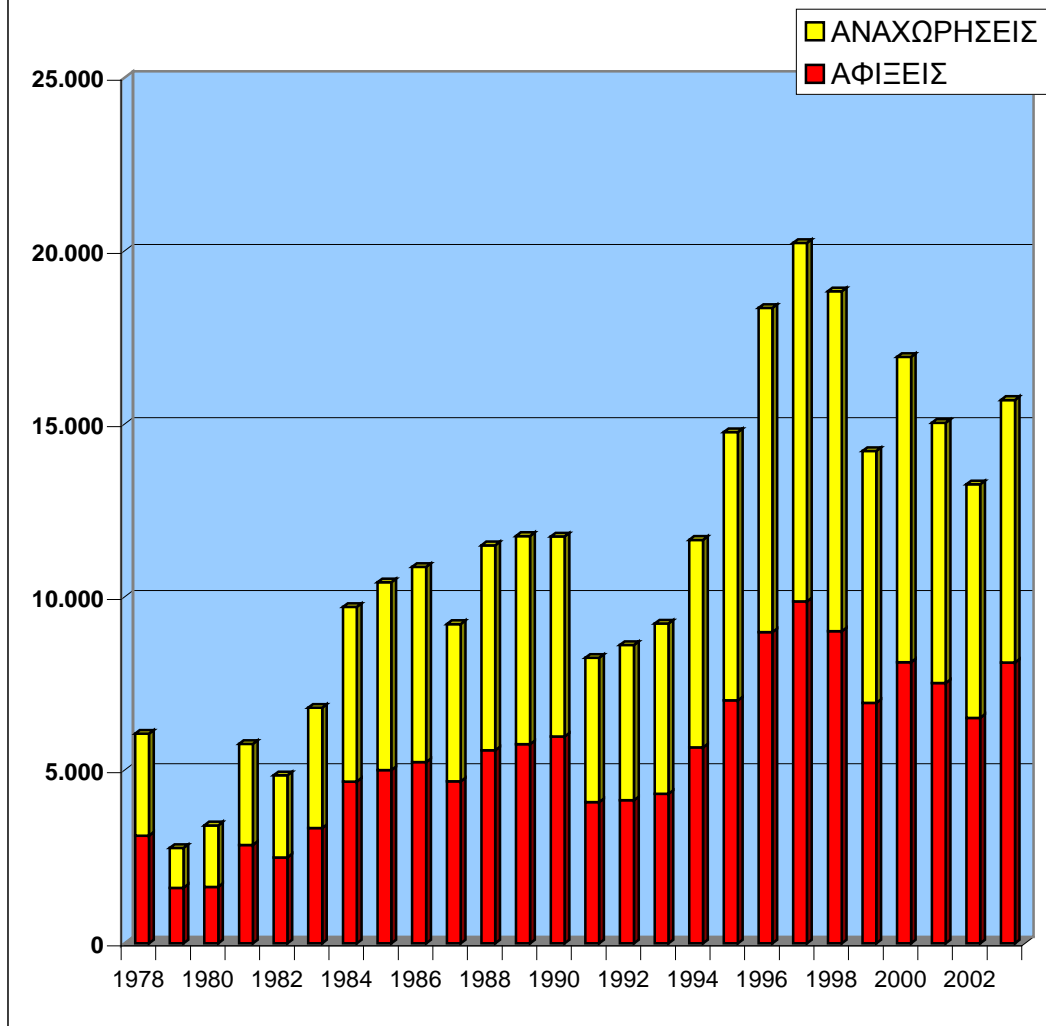
Απαραίτητα γι' αυτό είναι:

- Επαγγελματισμός εργοδοτών και εργαζομένων
- Εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος με ποικιλίες υπηρεσιών σχετικών με τα ενδιαφέροντα του πελάτη τουρίστα, όπως καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, σπορ κ.λ.π. και
- Προληπτικός και καταστατικός έλεγχος και επιθεωρήσεις όπου χρειάζεται.
- Σωστές υποδομές

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

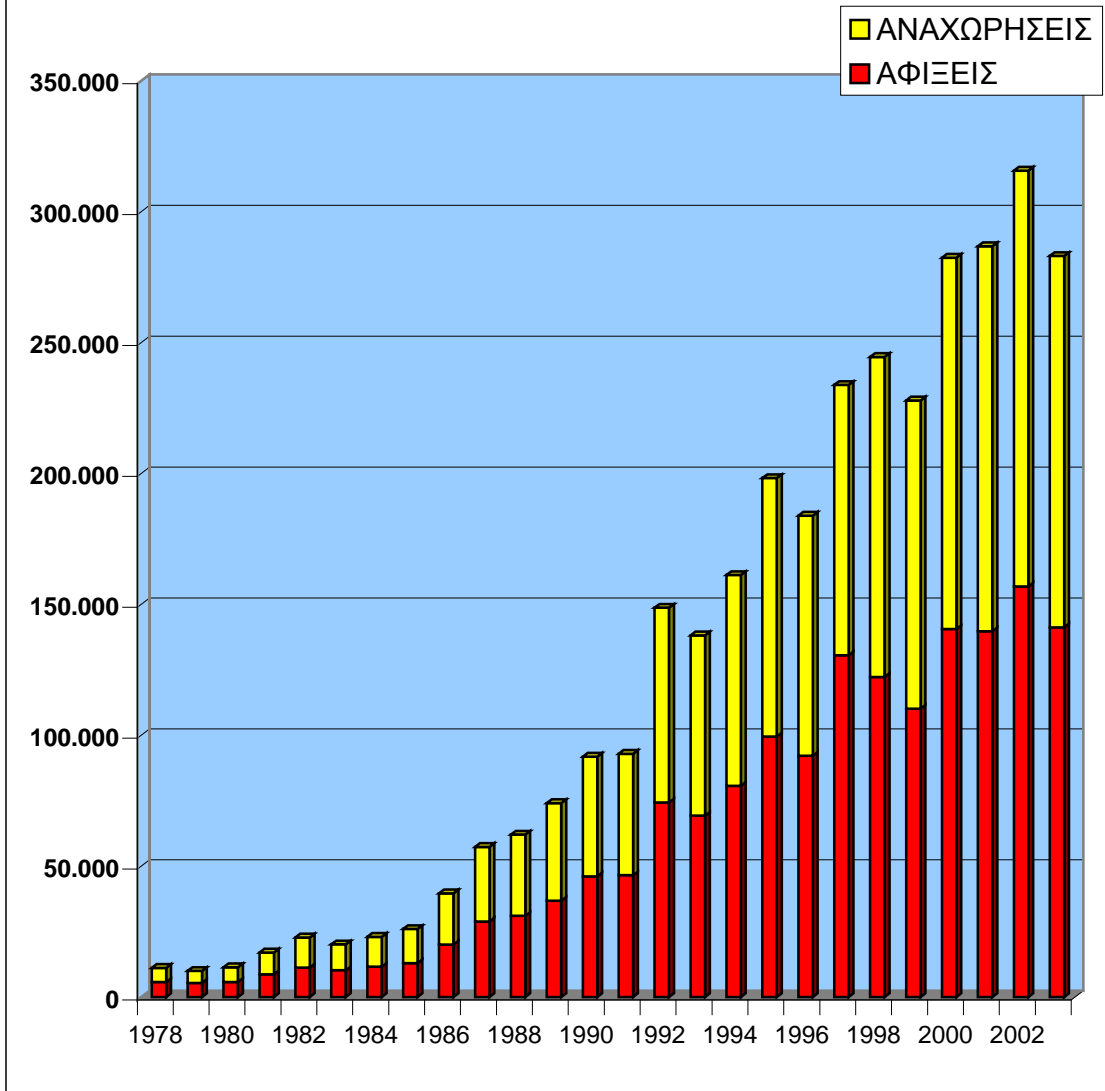
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΙΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
		ΑΦ. & ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ
1978	167	3.108	2.940	25	5
1979	106	1.601	1.152	11	2
1980	239	1.628	1.775	6	1
1981	583	2.839	2.919	6	2
1982	356	2.478	2.374	3	3
1983	386	3.325	3.473	6	3
1984	478	4.671	5.039	6	4
1985	530	4.997	5.425	5	4
1986	619	5.226	5.644	8	4
1987	620	4.676	4.543	7	3
1988	863	5.572	5.920	5	2
1989	882	5.750	6.010	5	5
1990	841	5.969	5.777	4	9
1991	4.688	4.070	4.172	4	2
1992	480	4.132	4.483	4	3
1993	488	4.317	4.917	2	4
1994	522	5.655	5.995	6	3
1995	589	7.017	7.741	7	3
1996	600	8.982	9.365	9	1
1997	533	9.872	10.350	10	2
1998	537	9.007	9.825	6	0
1999	377	6.937	7.276	5	0
2000	399	8.116	8.817	5	0
2001	446	7.510	7.515	0	0
2002	404	6.510	6.747	0	0
2003	1.190	8.107	7.583	4	0

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ



ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΙΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
	ΑΦ. & ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1978	148	5.699	5.426	0	0
1979	142	5.384	4.590	1	0
1980	160	5.769	5.584	0	0
1981	209	8.666	8.355	0	0
1982	258	11.296	11.493	0	0
1983	213	10.213	9.896	0	0
1984	261	11.578	11.394	0	0
1985	321	12.985	13.010	0	0
1986	432	20.095	19.554	2	2
1987	592	28.871	28.528	0	0
1988	616	30.984	31.089	0	0
1989	598	36.812	37.301	0	0
1990	788	46.085	45.795	0	0
1991	772	46.554	46.362	0	0
1992	1204	74.373	74.388	0	0
1993	1070	69.287	68.906	0	0
1994	1126	80.734	80.495	0	0
1995	1309	99.550	98.750	0	0
1996	1306	92.225	91.708	0	0
1997	1386	130.648	103.261	0	0
1998	1713	122.303	122.258	0	0
1999	1460	110.199	117.733	0	0
2000	1932	140.592	141.890	0	0
2001	1762	139.773	147.084	0	0
2002	1933	156.879	158.912	0	0
2003	1821	141.254	141.908	0	0

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ



	DOMESTIC FLIGHTS		PASSENGERS		TOTAL TRAFFIC OF YEAR 2000		PREVEZA YEAR 2000		CARGO	
	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES
JANUARY	26	27	452	452					360	
FEBRUARY	50	60	723	723	269				137	
MARCH	63	92	1,049	840					168	
APRIL	106	4,008	2,535	591					818	
MAY	315	22,077	15,020	1,630		3			814	
JUNE	338	25,655	25,111	1,479					617	
JULY	409	32,000	30,507	1,943					755	
AUGUST	385	28,684	30,410	1,554					445	
SEPTEMBER	363	26,764	29,088	1,923					422	
OCTOBER	205	6,716	14,679	406					208	
NOVEMBER	37	472	637	82					242	
DECEMBER	32	454	496						241	
TOTAL	2331	148,708	150,707	10,577		3			5,827	

CIVIL AVIATION AUTHORITY
DEPT OF STATISTICS

TOTAL TRAFFIC OF
YEAR 1955 PREVEZA

PAGE

113

DOMESTIC	P A S S E N G E R S		M A I L		C A R G O	
	FLIGHTS	ARRIVALS +TRANSIT	DEPARTURES +TRANSIT	ARRIVALS +TRANSIT	DEPARTURES +TRANSIT	ARRIVALS +TRANSIT
JANUARY	46	546	694		185	
FEBRUARY	32	381	390		297	
MARCH	34	374	451		181	
APRIL	26	584	514		868	
MAY	30	658	565		577	
JUNE	28	711	711		407	
JULY	35	864	780		431	
AUGUST	38	926	954		515	
SEPTEMBER	30	632	744		300	
OCTOBER	26	513	638		384	
NOVEMBER	26	325	415		154	
DECEMBER	26	423	420		362	
TOTAL	377	6193	7127		4166	

CIVIL AVIATION AUTHORITY
 DEPT OF STATISTICS

TOTAL TRAFFIC OF
 YEAR 1999

PAGE 114

NO. SCHED	'FLIGHTS'	PASSENGERS		M	A	I	L	TOTAL TRAFFIC OF		C	A	R	G	O	
		'ARRIVALS'	'DEPARTURES'					'ARRIVALS'	'DEPARTURES'						
INTER/NAL	TOTAL	'ARRIVALS'	'DEPARTURES'	'ARRIVALS'	'DEPARTURES'	'ARRIVALS'	'DEPARTURES'	'ARRIVALS'	'DEPARTURES'	'ARRIVALS'	'DEPARTURES'	'ARRIVALS'	'DEPARTURES'	'ARRIVALS'	'DEPARTURES'
JANUARY															
FEBRUARY															
MARCH															
APRIL	14	979	597												
MAY															
JUNE	302	241705	231168												
JULY	319	261920	251733												
AUGUST	353	281193	291039												
SEPTEMBER	313	231469	261244												
OCTOBER	159	51933	121952												
NOVEMBER															
DECEMBER															
TOTAL	1460	1101199	1171733												

CIVIL AVIATION AUTHORITY
DEPT OF STATISTICS

	TOTAL PASSENGERS		TOTAL TRAFFIC OF YEAR 1999		PREVEZA	
	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES
JANUARY						
FEBRUARY						
MARCH						
APRIL	141	979	597			
MAY						
JUNE	302	241705	231168	21214		
JULY	319	261920	251733	21770		
AUGUST	353	281193	201039	31427		
SEPTEMBER	313	231469	261244	31081		
OCTOBER	159	51233	121952	779		
NOVEMBER						
DECEMBER						
TOTAL	1460	1101199	1171733	121271		

CIVIL AVIATION AUTHORITY
DEPT OF STATISTICS

TOTAL TRAFFIC OF
YEAR 1999

PAGE 116

DOMESTIC+ INTERNATIONAL	FLIGHTS	PASSENGERS	MAIL	CARGO	
				ARRIVALS	DEPARTURES
				ARRIVALS +TRANSIT	DEPARTURES +TRANSIT
JANUARY	46	546	694	185	185
FEBRUARY	32	381	390	297	297
MARCH	34	374	451	181	181
APRIL	40	1153	1111	868	868
MAY	30	658	565	577	577
JUNE	32	25146	21214	407	407
JULY	35	27784	21770	431	431
AUGUST	39	29119	21993	515	515
SEPTEMBER	34	24101	31081	300	300
OCTOBER	18	61446	131590	384	384
NOVEMBER	26	325	415	154	154
DECEMBER	26	423	420	362	362
TOTAL	1837	117136	125109	41661	41661

CIVIL AVIATION AUTHORITY
DEPT OF STATISTICS

TOTAL TRAFFIC OF
YEAR 2000

PREVEZA

NO SCHED	P A S S E N G E R S		M A I L		C A R G O	
	FLIGHTS	TOTAL	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES
INTER/NAL	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES
			+TRANSIT	+TRANSIT	+TRANSIT	+TRANSIT
JANUARY						
FEBRUARY	22	323	269			
MARCH	26	536	640			
APRIL	54	21889	11540	591		
MAY	286	21377	14257	11620	3	
JUNE	308	241757	241172	11479		
JULY	372	301237	291459	11943		
AUGUST	350	271700	291417	11554		
SEPTEMBER	331	251880	281107	11983		
OCTOBER	173	61049	131848	406		
NOVEMBER	10	131	194	82		
DECEMBER						
TOTAL	1932	1401592	141820	101577	3	

MONTH	PASSENGERS		MAIL		CARGO	
	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES	ARRIVALS	DEPARTURES
JANUARY	22	336	269			
FEBRUARY	26	536	640			
MARCH	54	2188	1750			
APRIL	286	21377	14257	1630	3	
MAY	308	24757	24172	1979		
JUNE	372	20937	29159	1943		
JULY	350	27700	29147	1554		
AUGUST	331	25180	28107	1983		
SEPTEMBER	173	6104	13164	406		
OCTOBER	10	131	194	82		
NOVEMBER						
DECEMBER						
TOTAL	1932	140592	141890	101577	3	

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

Τα σημαντικότερα προβλήματα για την τουριστική αξιοποίηση του Νομού, και ιδιαίτερα της παράκτιας ζώνης είναι:

- Η μέχρι σήμερα δυσχερής πρόσβαση από αέρος η οποία πραγματοποιείται για τους αλλοδαπούς τουρίστες με charters κατά τους θερινούς μήνες, ενώ δεν υπάρχουν προγραμματισμένα δρομολόγια με ικανοποιητική συχνότητα ούτε για τους Έλληνες.
- Η εξειδίκευση του λιμένα της Πρέβεζας σε εμπορευματική κίνηση και η παντελής απουσία επιβατικής κίνησης πλην του πορθμείου προς Άκτιο.
- Η έλλειψη υποδομών θαλασσίου τουρισμού και ιδιαίτερα μαρίνων,
- Η μέτριας ποιότητας υποδομή τουριστικών καταλυμάτων η οποία υπάρχει σήμερα στο Νομό. Η υποδομή αυτή εξειδικεύεται σε χαμηλές κατηγορίες καταλυμάτων, με έμφαση σε μονάδες ενοικιαζόμενων δωματίων και προσανατολισμό προς μέτρια /χαμηλά εισοδήματα επισκεπτών, κυρίως Ελλήνων. Η μη ικανοποιητική ποιότητα της υποδομής καταλυμάτων και ο κατατεμαχισμός τους σε μικρές μονάδες ξενοδοχείων ή ενοικιαζόμενων δωματίων, δεν έχει ευνοήσει την πρακτόρευση της περιοχής από μεγάλους tour operators.
- Η μικρής διάρκειας τουριστική σαιζόν, η οποία αντανακλάται στις μικρές πληρότητες των τουριστικών καταλυμάτων και επηρεάζει αρνητικά την βιωσιμότητα των μονάδων
- Η στασιμότητα που χαρακτηρίζει την τουριστική κίνηση του Νόμου κατά την δεκαετία του 1990, η οποία συνδυαζόμενη με την μειωμένη (και μικρή σε απόλυτα μεγέθη) μέση διάρκεια παραμονής των επισκεπτών, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα και απειλή για την εξέλιξη της τουριστικής οικονομίας.

Η υπερεκμετάλλευση της διαθέσιμης γης για τουριστική ανάπτυξη έχει αποφέρει δυσμενή αποτελέσματα σε ορισμένες παράκτιες περιοχές, με προεξάρχουσα την περιοχή της Πάργας η οποία έχει ήδη προ πολλού χαρακτηριστεί ως κορεσμένη. Η άναρχη και αυθαίρετη δόμηση κατά μήκος τμημάτων της παραλιακής ζώνης έχει αλλοιώσει τον χαρακτήρα της περιοχής και έχει de facto αποκλείσει τουριστική ανάπτυξη υψηλής ποιότητας

Η οριοθέτηση περιοχών προστασίας της φύσης και της πολιτιστικής κληρονομιάς σε αρκετά εκτεταμένη κλίμακα στο Νομό περιορίζει σε σημαντικό βαθμό τη δυνατότητα ανάπτυξης τουριστικών υποδομών στα σημεία εκείνα που γειτνιάζουν με τις περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος.

Ο προσανατολισμός της Οικονομίας του Νομού στον πρωτογενή τομέα δεν έχει μέχρι τώρα βοηθήσει να καλλιεργηθεί η νοοτροπία και η αντίληψη που απαιτούνται για την ανάπτυξη του τουρισμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελώ η άρνηση των καταστηματαρχών αστικών Κέντρων να διατηρήσουν τα καταστήματα τους ανοιχτά σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Η έλλειψη υποδομών εναλλακτικού τουρισμού η ειδικών μορφών Τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος, ο ορεινός, τα ποταμίσια σπορ, κ.λ.π. αποτελεί σοβαρή αδυναμία για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου πλέγματος τουριστικών εξυπηρετήσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν υπάρχουν ακόμη οργανωμένες μαρίνες στο Νομό, δεν υπάρχει ούτε ένα λαογραφικό μουσείο, ενώ το αρχαιολογικό μουσείο που υπάρχει (στη Νικόπολη) είναι ανεπαρκέστατο. Σημειώνεται επίσης η έλλειψη οργανωμένων πλαζ η οποία οδηγεί σε αύξηση της ρύπανσης των παραλίων και υποθάρρυνση των επισκεπτών με αυξημένες απαιτήσεις ποιότητας.

Οι υψηλές τιμές γης οι οποίες έχουν διαμορφωθεί κατά μήκος της παραλίας έχουν ως αποτέλεσμα την αποθάρρυνση μεγάλων και έμπειρων επενδυτών και την αποστέριση της περιοχής από μεγάλα τουριστικά συγκροτήματα υψηλών προδιαγραφών. Η υπερτίμηση της γης έχει εν μέρει προκύψει από την χάραξη της παραλιακής οδού Πρεβέζης - Πάργας, η οποία λόγω εγγύτητας με την ακτή σε πολλά σημεία της, μείωσε τη διαθεσιμότητα παράκτιων εκτάσεων για παραθεριστική ή τουριστική χρήση. Ο Νομός υστερεί σε υποδομές που διαφυλάσσουν την ποιότητα του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα ως προς τη διάθεση των στερεών αστικών αποβλήτων (σκουπίδια).

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

- Οι δυνατότητες ανάπτυξης τουρισμού στο Νομό διακρίνονται σε δυνατότητες ανάπτυξης θερινού Τουρισμού στην παράκτια ζώνη («κλασσικού» τύπου)
- Σε δυνατότητες που συνδέονται με την αξιοποίηση των φυσικών πόρων του Νομού, ιδιαίτερα αυτών των προστατευόμενων περιοχών.
- Σε δυνατότητες που συνδέονται με ειδικές ή εναλλακτικές μορφές τουρισμού, οι οποίες απευθύνονται σε μικρότερες εξειδικευμένες ομάδες επισκεπτών και μπορούν να αναπτυχθούν καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου

ΚΛΑΣΣΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης «κλασσικού» τουρισμού στην παράκτια ζώνη εντοπίζονται σε 3 σημεία:

- Στην περιοχή που περιβάλλει την πόλη της Πρέβεζας
- Στην ζώνη βόρεια του αισθητικού δάσους Μονολιθίου έως την Καστροσυκιά
- Στην ευρύτερη περιοχή της παραλίας Αλωνάκι νότια της Αμμουδιάς.

Η πόλη της Πρέβεζας αποτελεί ιδανικό πόλο ανάπτυξης υποδομών τουρισμού τόσο λόγω της θέσης της όσο και λόγω των συμπληρωματικών εξυπηρετήσεων που παρέχει ως πρωτεύουσα του Νομού και Κέντρο υπηρεσιών. Η θέση της Πρέβεζας την χαρακτηρίζει ως “βασική πύλη” στο Νομό από αέρος και θαλάσσης (αεροδρόμιο Ακτίου, λιμάνι Πρέβεζας) και ως κύριο σταθμό υποδοχής του ρεύματος “δευτερεύοντος τουρισμού” υπό την Λευκάδα. Προϋπόθεση ανάπτυξης του Τουρισμού στην Πρέβεζα είναι η δημιουργία πρόσθετων υποδομών καταλυμάτων υψηλής ποιότητας ξενοδοχειακού τύπου και η δημιουργία εγκαταστάσεων θαλάσσιου τουρισμού (έχουν προγραμματισθεί και εν μέρει κατασκευάζονται).

Η περιοχή από Μονολίθι (βόρεια του αισθητικού δάσους) έως Καστροσυκιά συγκεντρώνει ήδη αρκετό ποσοστό της τουριστικής υποδομής (ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια) και της τουριστικής Κίνησης του Νομού. Είναι η κατ'εξοχήν ζώνη της παραλίας η οποία μπορεί να επεκτείνει την υποδομή της και να προσθέσει στο δυναμικό του Νομού σημαντικό αριθμό καταλυμάτων διαφόρων τύπων και κατηγοριών (αλλά οπωσδήποτε με έμφαση στις υψηλότερες κατηγορίες για να τονωθεί η αναβάθμιση των υποδομών του Νομού). Βασική προϋπόθεση για την

ανάπτυξη της ζώνης αυτής είναι η μετατόπιση του παράλιου οδικού άξονα ανατολικά, από το ύψος του βορείου άκρου του αισθητικού δάσους μέχρι το Κανάλι, έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια παράκτια ζώνη σημαντικού εύρους ως “υποδοχέας” τουριστικών και παραθεριστικών συγκροτημάτων.

Η περιοχή γύρω από την παραλία Αλωνάκι βόρεια της Λούτσας προσφέρεται από άποψη γεωμορφολογίας, φυσικού περιβάλλοντος και προσανατολισμού του όρμου Αλωνάκι για την δημιουργία μονάδων υψηλής ποιότητας, ενταγμένων στο περιβάλλον, με χαμηλή δόμηση και φυσικά υλικά. Η δυνατότητα αυτή πρέπει να εξεταστεί Περαιτέρω μετά την ολοκλήρωση της μελέτης NATUKA των εκβολών του Αχέροντα η οποία εκπονείται και κατ’ ανάθεση από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΟΙ ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Η ανάπτυξη των δυνατοτήτων αξιοποίησης των ευαίσθητων φυσικών πόρων του Νομού πρέπει να στοχεύει σε δύο κατευθύνσεις:

1. την προώθηση των καταγεγραμμένων περιοχών με ιδιαίτερα αξιόλογα βιολογικά και φυσικά χαρακτηριστικά ως πολύ έλξης τουριστών
2. την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων συμβατικού χαρακτήρα (π.χ. μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες) σε τόπους και με μεθόδους που δεν επιφέρουν επιπτώσεις στους φυσικούς πόρους του νομού.

Όσον αφορά τον πρώτο παράγοντα, η απουσία μεγάλων ορεινών όγκων από τον νομό ουσιαστικό μειώνει αισθητά τις δυνατότητες ανάπτυξης ορεινού τουρισμού ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπόψη ότι σε κοντινά σχετικά σημεία της περιφέρειας Ηπείρου υπάρχουν πολύ πιο ελκυστικά σημεία για τους τουρίστες που αγαπούν το βουνό (π.χ Τζουμέρκα, Περιστέρι). Στην θέση του θα ήταν δυνατό να προβληθεί η εναλλακτική παρουσία του τουρισμού σε παραποτάμιες περιοχές όπως στην κοιλάδα του Αχέροντα η οποία θα μπορούσε να συνδυαστεί με αθλήματα (Π.χ κανό, rafting) που τον τελευταίο καιρό παρουσιάζουν μεγάλη ζήτηση ιδιαίτερα στις νεαρότερες ηλικίες. Εφόσον ένα σημαντικό τμήμα του Αχέροντα είναι πλωτό, η δυνατότητα επίσκεψης και αναψυχής διευκολύνεται ακόμα περισσότερο ακόμα και για εκείνους που δεν επιθυμούν να δοκιμάσουν τις περισσότερο ριψοκίνδυνες διαδρομές.

Όπως προαναφέρθηκε, δυνατότητες ήπιας τουριστικής εκμετάλλευσης έχουν προταθεί και για άλλους εσωτερικούς υγροτόπους του νησιού, κύρια την λίμνη

Ζηρού. Στην δεδομένη περίπτωση ωστόσο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα αντίστοιχα προτεινόμενα προεδρικά διατάγματα απαγορεύουν ρητώς την οικοδόμηση σε ένα μεγάλο εύρος των οροθετημένων εκτάσεων. Ως αποτέλεσμα, τυχόν τουριστικά καταλύματα θα πρέπει να προβλεφθούν εντός των υφιστάμενων γειτονικών οικισμών. Στην περίπτωση αυτή πιστεύεται ότι θα εκτιμηθεί ιδιαίτερα η αρχιτεκτονική μορφή του καταλύματος η οποία θα πρέπει να μην προσβάλει το αισθητικό αποτέλεσμα του τοπίου, συμβαδίζοντας κατά προτίμηση με τα τοπικά παραδοσιακά σχήματα.

Η περιοχή των λιμνοθαλασσών του νομού δηλαδή το Μάζωμα και το Τσοπέλι θα μπορούσε να δημιουργήσει νέα δεδομένα στην τοπική τουριστική ανάπτυξη. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να μελετηθούν με προσοχή τα δεδομένα που υπάρχουν ήδη από τον Αμβρακικό. Δυστυχώς, παρά το γεγονός ότι ο Αμβρακικός είναι από τους περισσότερο διαφημισμένους υγροτόπους της χώρας παρατηρείται (Βαβίζος - Ζαννάκη - Ζαφειρόπουλος & συνεργάτες 1999) ότι από το 1990 και μετά τόσο οι διανυκτερεύσεις όσο και η πληρότητα των ξενοδοχείων παρουσιάζουν διαχρονικά σταθερή μείωση.

Εκτιμάται ότι η αναφορά αυτή κρούει τον κώδωνα κινδύνου για τις τοπικές εκείνες κοινωνίες οι οποίες υιοθέτησαν την άποψη ότι θα στηριχτούν οικονομικά, αποκλειστικά στο ρεύμα των οικοτουριστών, ειδικά σε μια χώρα σαν την Ελλάδα, στην οποία υπάρχουν πολλές περιοχές όπου μπορεί να απολαύσει κανείς το φυσικό περιβάλλον. Στο γνώμονα αυτό θα πρέπει ίσως να συγκλίνει και η τουριστική πρακτική στην περιοχή των λιμνοθαλασσών του νομού, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη τις δυνατότητες ανάπτυξης που προκύπτουν από τους περιορισμούς και τις ειδικές διατάξεις των υπό επεξεργασία προεδρικών διαταγμάτων.

Η παράκτια περιοχή του νομού, η οποία είναι προσπελάσιμη και με χαμηλές κλίσεις, κατά το πλείστον ευνοεί την δημιουργία μεγάλων τουριστικών μονάδων. Εκτιμάται ωστόσο ότι στην περίπτωση που προωθηθεί κάτι τέτοιο θα ήταν καλό να μην λάβει χώρα σε έντονα εκτατική μορφή, αλλά με τη μορφή πυρήνων των οποίων η ακριβής θέση θα προσδιορισθεί με βάση χωροταξικά, κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, οι μεγάλου μήκους ελεύθερες παραλίες του νομού Πρέβεζας αποτελούν ένα ιδιαίτερα γοητευτικό χαρακτηριστικό του παράκτιου τοπίου του νομού. Στην αντίθετη περίπτωση θα ήταν δυνατό να παρουσιαστούν φαινόμενα ανάλογα με αυτά των ακτών της Βόρειας Κρήτης, όπου η υπερσυγκέντρωση μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων λειτουργεί συχνά σε βάρος του περιβάλλοντος αναιρώντας

έμμεσα έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που τις έκαναν κατ' αρχήν ελκυστικές.

Θα ήταν επιθυμητό να διατηρήσει στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό ο νομός Πρέβεζας ένα από τα στοιχεία εκείνα, δηλαδή την σε περιορισμένη έκταση δομημένη παράκτια ζώνη, που τον φέρουν σε πλεονεκτική θέση. Ο δεύτερος παράγοντας δηλαδή εκείνος της Προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος αγγίζει θέματα όπως για παράδειγμα την διάνοιξη δρόμων σε περιοχές σχετικά ανεπηρέαστες από ανθρωπογενείς δραστηριότητες, την απόρριψη των λυμάτων και των απορριμμάτων και την αλλαγή της χρήσης γης. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις είναι δύσκολο να εκτιμηθεί με ακρίβεια ποιές Θα είναι οι επιπτώσεις στα φυσικά στοιχεία του χώρου. Για τον λόγο αυτό η τήρηση του γενικότερου ή ειδικότερου νομοθετικού πλαισίου και ο σεβασμός στην αισθητική του τοπίου Θα Πρέπει να αποτελούν κατευθυντήριες γραμμές.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού αναφέρεται σε “δυναμικές” και “ήπιες” μορφές. Χαρακτηριστικό των ειδικών μορφών είναι ότι μπορούν να λειτουργήσουν αυτοτελώς για τη δημιουργία τουριστικού ρεύματος ή ακόμη και να λειτουργήσουν συμπληρωματικά σε “κλασσικές” μορφές για την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και τη συγκράτηση τους στην περιοχή για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Η κατ' εξοχήν δυναμική μορφή ειδικού τουρισμού που παρουσιάζει μεγάλες προοπτικές στην περιοχή είναι ο θαλάσσιος τουρισμός, με χρήση ιστιοφόρων ή μηχανοκίνητων σκαφών αναψυχής. Η ζήτηση για ενοικίαση σκαφών έχει αυξηθεί κατακόρυφα τα τελευταία χρόνια, ενώ ανασταλτικά δρα η ανυπαρξία οργανωμένων μαρίνων κατά μήκος των ακτών του Νομού.

Ο Νομός Πρέβεζας ωστόσο ωφελείται από την ώθηση που έχει λάβει ήδη ο θαλάσσιος τουρισμός στο Ιόνιο Πέλαγος μετά την δημιουργία μαρίνων σε όλα σχεδόν το Ιόνια νησιά. Λαμβανομένου υπόψη ότι όλη η θαλάσσια περιοχή του Ιονίου δρα ενιαία, ο Νομός έχει τη δυνατότητα να ωφεληθεί πολλαπλά από την κίνηση ιστιοφόρων και μηχανοκίνητων σκαφών που ήδη έχει δημιουργηθεί.

Επίσης, μια άλλη δυνατότητα θαλασσιού τουρισμού που δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί αρκετά, αφορά τα κρουαζιερόπλοια και τη δημιουργία διαδρομών από

Πρέβεζα προς Βόρεια Αδριατική, έως τα παράλια Κροατίας - Σλοβενίας, αλλά και ο συνδυασμός Βόρειας - Νότιας Αδριατικής με το Ιόνιο Πέλαγος. Οι ήπιες μορφές τουρισμού, δεν κρίνονται σε γενικές γραμμές ικανές να συντηρήσουν αυτοτελώς ένα πρόσθετο τουριστικό ρεύμα πέρα από μικρές ομάδες “αφοσιωμένων” οπαδών οικολογικών ή αθλητικών ενδιαφερόντων. Για τις περισσότερες από τις μορφές αυτές απαιτούνται υποδομές (κύριες ή συμπληρωματικές) οι οποίες δεν υπάρχουν και δεν είναι πιθανό ότι θα δημιουργηθούν εάν δεν εκδηλωθεί πρώτα κάποια ζήτηση. Είναι λοιπόν λογικό να αναμένεται κατ’ αρχήν η ενθάρρυνση των ειδικών μορφών τουρισμού ως συμπληρωματικών δραστηριοτήτων παραθεριστικού τουρισμού ή τουρισμού ξεκούρασης και αναζωογόνησης μικρής διάρκειας (Σαββατοκύριακα, τριήμερα, Πάσχα κλπ).

Για την ανάπτυξη των ειδικών μορφών είναι απόλυτα απαραίτητη η κατάλληλη δημοσιότητα με έντυπο και άλλο υλικό σε χώρους συγκέντρωσης τουριστών (π.χ. ξενοδοχεία, εστιατόρια, μουσεία κλπ). Και στον τομέα αυτό, η ανάπτυξη των όποιων δυνατοτήτων του νομού, προϋποθέτει τη συνεργασία με εξειδικευμένα τουριστικά γραφεία σε εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο και την πιλοτική ανάπτυξη δραστηριοτήτων για να δοκιμασθεί η ζήτηση.

Σημεία τα οποία κρίνονται κατ’ αρχήν κατάλληλα για την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού είναι:

Οι ζώνες της κοίτης του ποταμών Αχέροντα και Λούρου. Ιδιαίτερα θα διερευνηθεί το άνω τμήμα του ποταμού Αχέροντα προς τις Πηγές (από Βουβοπόταμο, σκάλα Τζαβέλλαινας προς πηγές) και η δυνατότητα συνολικής πρόσβασης στον ποταμό από τις εκβολές μέχρι τις πηγές του. Επίσης θα διερευνηθεί το νότιο τμήμα του Λούρου από τις εκβολές του ως το χωριό Πέτρα.

Οι λίμνες του Νομού δηλ. η λίμνη Ζηρού και η τεχνητή λίμνη Λούρου, θα διερευνηθούν ως προς τις δυνατότητες φιλοξενίας αθλητικών δραστηριοτήτων γλυκού νερού σε συνδυασμό με ολοκληρωμένο πρόγραμμα οικολογικών διακοπών.

Ο βιότοπος του Αμβρακικού, θα διερευνηθεί ως τόπος συμπληρωματικής τουριστικής δραστηριότητας με ορμητήριο την πόλη της Πρέβεζας και τις υποδομές του Δ. Ζαλόγγου.

Η ευρύτερη περιοχή των ορέων Ζαλόγγου, η οποία περιλαμβάνει τον αρχαιολογικό χώρο της Κασσώπης, το μνημείο Ζαλόγγου και φθάνει στα δυτικά μέχρι το δάσος Λεκατσά. Η αξιοποίηση της περιοχής αυτής σε συνδυασμό με την

παράκτια ζώνη των Δήμων Ζαλόγγου και Φαναριού θα απαιτήσει πρόσθετες υποδομές πρόσβασης, πληροφόρησης, εστίασης και διαμονής.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ / ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΠΡΕΒΕΖΑΣ

Ο νομός Πρέβεζας χαρακτηρίζεται σαν μία περιοχή με ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα προς την κατεύθυνση της επίτευξης στόχων πολιτικής ανάπτυξης στον τοπικό τουριστικό κλάδο. Παρ' όλα αυτά για μια σειρά λόγων που θα μπορούσαν να εκληφθούν κυρίως σαν διαρθρωτικές αδυναμίες των παραγόντων εκείνων που συμμετέχουν στην διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος της εν λόγω περιοχής, η τουριστική ανάπτυξη τόσο από πλευράς βιωσιμότητας όσο και αιεφορίας οικονομικών δεικτών της δραστηριότητας σε βαθμό που να εδραιώνουν μια επιθυμητή αναπτυξιακή προοπτική για τον νομό, δικαιολογεί την ύπαρξη μιας ευρείας βάσης συζήτησης η οποία κυριαρχείται υπό αξιοσημείωτες επισημάνσεις, όπως:

1. Η τουριστική κίνηση που σημειώνεται κάθε χρόνο στον νομό αφορά στην συντριπτική της πλειοψηφία επισκέπτες με κυρίαρχο ενδιαφέρον την χρήση των φυσικών πόρων και της υποδομής υποδοχής που εντοπίζονται σε μία στενή λωρίδα κατά μήκος των ακτών του Ιονίου. Αυτή η χωρική ανισοκατανομή της τουριστικής δραστηριότητας διαμορφώνει ένα δυσανάλογο οικονομικό κόστος σε όρους αναπτυξιακής προοπτικής για τον νομό που προκύπτει τόσο από τις υψηλές δαπάνες συντήρησης και αντικατάστασης της γενικότερης κοινωνικοοικονομικής υποδομής στις περιοχές υψηλής συγκέντρωσης της εν λόγω δραστηριότητας, όσο και από το εναλλακτικό κόστος της μη αξιοποίησης των πλουτοπαραγωγικών πόρων στις υπόλοιπες περιοχές που δεν θεωρούνται προσφιλείς για την εξάπλωση της εν λόγω δραστηριότητας.

2. Ο έντονος εποχικός χαρακτήρας της τουριστικής δραστηριότητας, που συνεπάγεται την επικέντρωση της τουριστικής ζήτησης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (κυρίως τον Ιούλιο και τον Αύγουστο). Η υπερεντατικοποίηση αυτή των συντελεστών παραγωγής δημιουργεί φαινόμενα έλλειψης επαγγελματικής οργάνωσης αλλά και υπερτιμολόγησης των προσφερόμενων υπηρεσιών, με δυσάρεστες συνέπειες τόσο για τους καλοκαιρινούς επισκέπτες όσο και για τον ντόπιο πληθυσμό.

3. Η Πρέβεζα σαν τόπος προορισμού δεν παρουσιάζει σημαντική τουριστική κίνηση και η τουριστική περίοδος είναι ιδιαίτερα συμπιεσμένη μεταξύ Ιουλίου και Αυγούστου, και συγκεντρώνει τουρίστες με χαμηλή κατά κεφαλή δαπάνη. Έτσι ενώ αυτή έχει όλα τα πλεονεκτήματα μιας τουριστικής πόλης, η οποία θα μπορούσε να αναπτυχθεί και να γίνει ο δεύτερος πόλος έλξης στην περιοχή μετά την Πάργα, η κατάσταση που διαμορφώνεται στον τομέα των τουριστικών υπηρεσιών παραμένει στάσιμη για μία σειρά λόγων, όπως:

- Δεν υπάρχει χάρτης χρήσεων γης που να επιτρέπει την εξάπλωση της τουριστικής δραστηριότητας σε επιλεγμένες ζώνες που προσφέρονται για τον σκοπό αυτό, με αποτέλεσμα την δημιουργία συγκρούσεων με τους χρήστες γης για γεωργικούς σκοπούς που δημιουργούν συνθήκες διόγκωσης του κόστους χρήσης της και την δημιουργία υψηλού κόστους εκμεταλλεύσεις, και την έλλειψη ανταγωνιστικότητας των προσφερομένων προϊόντων.
- Δεν έχουν γίνει ακόμη ορατές επενδύσεις στον τουρισμό, κυρίως σε όρους αναπτυξιακής υποδομής (μαρίνες, οργανωμένες πλαζ, οργανωμένοι χώροι υπαίθριων δραστηριοτήτων, κλπ).
- Δεν υπάρχει καμία χωροταξική μελέτη για την περιοχή, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση της γενικότερης ανάπτυξης της από την μη προσέλευση σοβαρών επενδυτών.
- Η έλλειψη ολοκληρωμένου συστήματος βιολογικού καθαρισμού (το έργο του βιολογικού καθαρισμού του Δήμου Πρέβεζας παρ' όλο που έχει ξεκινήσει στα μέσα της 10ετίας του 1980 παραμένει μέχρι σήμερα ημιτελές).
- Δεν έχει εφαρμοστεί κανένα συγκροτημένο σχέδιο ανάπτυξης των ακτών του Ιονίου, με αποτέλεσμα η θαλάσσια ζώνη να παραμένει αναξιοποίητη. Η εν λόγω περιοχή άναρχα δομημένη με άφθονα τουριστικά καταλύματα διάσπαρτα παντού.
- Η περιοχή λόγω της έλλειψης ποιοτικής υποδομής υποδοχής (μέσα στην πόλη υπάγουν μόνο ξενοδοχεία Β', Γ' και Δ' κατηγορίας) αδυνατεί να προσελκύσει εγχώριους ή ξένους τουρίστες υψηλής στάθμης (υψηλής κατά κεφαλήν δαπάνης διαμονής). Έτσι φυσιολογικά η εν λόγω περιέχει εξειδικεύεται στην διαμονή κυρίως εγχωρίων τουριστών χαμηλής κατά κεφαλήν δαπάνης.

- Η τουριστική δραστηριότητα στην περιοχή δεν αντιμετωπίζεται επαγγελματικά μέσα από μια συμπεριφορά οικονομούντων ατόμων-ιδιοκτητών συντελεστών παραγωγής ενός μεγάλου εύρους τουριστικών υπηρεσιών, που συστηματικά αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός κλάδου επάνω στον οποίο βασίζεται ένα σημαντικό κομμάτι της τοπικής οικονομίας.
- Έτσι για μία σειρά τουριστικών υπηρεσιών, η οικονομική ενασχόληση αποτελεί δευτερεύουσα προτεραιότητα των κατοίκων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο με αποτέλεσμα να εκλείπει η προοπτική για την ορθολογική εξέλιξη του. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι αρκετοί ιδιοκτήτες ενοικιαζόμενων δωματίων και διαμερισμάτων δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου (Ιούλιος - Αύγουστος) δεδομένου ότι έχουν την δυνατότητα να διαθέτουν τα εν λόγω καταλύματα τους σε φοιτητές καθ' όλη την διάρκεια της σπουδαστικής περιόδου.

4. Αρκετός κόσμος λόγω έλλειψης επαρκούς πληροφόρησης αγνοεί την ιδιότητα του πρόσφατα ανακαινισμένου αεροδρομίου του Ακτίου (με έναν από τους μεγαλύτερους αεροδιάδρομους στην χώρα μας) σαν ένα διεθνές πολιτικό αεροδρόμιο, που ιδίως κατά την περίοδο τουριστικής αιχμής δέχεται μέχρι 25 πτήσεις charter ημερησίως, με καθημερινή σύνδεση με την Αθήνα, και περιοδική με Κρήτη, Κέρκυρα και Κεφαλονιά.

5. Οι σημαντικότεροι αρχαιολογικοί χώροι της περιοχής είναι αναξιοποίητοι με ιδιαίτερα χαμηλό διασύνδεσης τους με το τουριστικό κύκλωμα της περιοχής. Μεγάλης αξίας αρχαιολογικά μνημεία με παγκόσμια εμβέλεια παραμένουν αποκομμένα από τον κύριο όγκο ιδίως των αλλοδαπών τουριστών που έχουν επιλέξει μέσα από τα κανάλια του τουριστικού marketing ένα κατά βάσιν τουριστικό προϊόν «κλασσικής» μορφής (θαλάσσιος τουρισμός). Σχεδόν σε όλους τους αρχαιολογικούς χώρους οι οποίοι ευρίσκονται σε κοντινή απόσταση από την παραλιακή ζώνη του Ιονίου εντοπίζονται τα εξής προβλήματα:

- Οι εργασίες ανασκαφής και ανάδειξης των είναι ημιτελείς
- Η υποδομή πρόσβασης και σήμανσης των ευρημάτων είναι ελλιπείς.
- Η υποδομή υποδοχής και εξυπηρέτησης είναι ανύπαρκτη.

- Η απουσία σύγχρονου και οργανωμένου μουσειακού χώρου που θα στεγάζει τα αρχαιολογικά ευρήματα σε λειτουργικά κοντινή απόσταση από τους χώρους ανασκαφής των, έτσι να είναι άμεσα προσβάσιμος από τους τουρίστες / περιηγητές
- Η ελλιπής φύλαξη και η απουσία επαγγελματικά οργανωμένων υπηρεσιών ξενάγησης.
- Η απουσία ειδικών εντύπων που να διανέμονται έναντι αμοιβή στους επισκέπτες σε ποικιλία ανάλογα με το εύρος των πληροφοριών και την επιμέλεια της εκτύπωσης.
- Η ανεπάρκεια του marketing των «άυλων» χαρακτηριστικών του πολιτισμικού προϊόντος με σημείο αναφοράς τους αρχαιολογικούς χώρους της περιοχής , έτσι ώστε να διασυνδέεται λειτουργικά με μία μεγάλη γκάμα επιμέρους τουριστικών υπηρεσιών και να αποτελεί ένα ελκυστικό τουριστικό πακέτο.

6. Η περιοχή Πάργας χαρακτηρίζεται από μία “μονοκαλλιέργεια” της τουριστικής δραστηριότητας έκφανση της οποίας αποτελεί ο υπερκορεσμός της προσφοράς τουριστικών καταλυμάτων - κυρίως ενοικιαζόμενων δωματίων - τα περισσότερα από το οποία είναι αρκετά υποβαθμισμένα, πρόχειρα και με ελλείπει καθαριότητα. Το φαινόμενο αυτό δημιουργεί έλλειψη διαπραγματευτικής δύναμης από πλευράς ιδιοκτητών υποδομής υποδοχής τουριστών στην τουριστική αγορά, και ανάγκη προσφυγής στα τουριστικά γραφεία τα οποία πληρώνουν για κάθε δωμάτιο 1.760 Ευρώ περίπου για ολόκληρη την τουριστική περίοδο (με συνέπεια η εν λόγω περιοχή να έχει τουρισμό σε τιμές κόστους περίπου 15 Ευρώ το δωμάτιο την ημέρα).

7. Πολλές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο παροχής υπηρεσιών εστίασης (εστιατόρια, ταβέρνες, κλπ) δεν διαθέτουν σύγχρονους και λειτουργικούς χώρους, έχουν κακό service και δεν συμπεριλαμβάνουν στο μενού τους πιάτα της τοπικής παραδοσιακής κουζίνας.

8. Η περιοχή της λίμνης του Ζηρού αν και εκπληκτικής φυσικής ομορφιάς παραμένει ακόμη αναξιοποίητη τουριστικά. Το καλοκαίρι του 1998 στο πλαίσιο του ΠΕΠ Αγροτουρισμού της Περιφέρειας Ηπείρου εκπονήθηκε ειδική μελέτη τουριστικής αξιοποίησης της περιοχής λίμνης Ζηρού η οποία και υπέδειξε τις συγκεκριμένες παρεμβάσεις για την δημιουργία της απαραίτητης υποδομής για την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (αθλητικός τουρισμός, περιηγητικός

τουρισμός, κλπ) οι οποίες ενδείκνυνται τόσο από την ύπαρξη συγκριτικών πλεονεκτημάτων για τον σκοπό αυτό, όσο και από την ανάγκη κατοχύρωσης της περιβαλλοντικής προστασίας της από τυχόν δυσμενείς επιδράσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα στο φυσικό οικοσύστημα της περιοχής. Έτσι στα πλαίσια των παραπάνω προσπαθειών και ύστερα από σχετική διαδικασία ανάθεσης δημιουργήθηκε ήδη από το 2000 ένα βασικός πυρήνας υποδομής υποδοχής και αναψυχής επισκεπτών στον παραλίμνιο χώρο όπως: ξενώνας, αναψυκτήριο, εστιατόριο, περιμετρικός πεζόδρομος, ειδικοί χώροι υπαίθριων δραστηριοτήτων όπως: γήπεδα μπάσκετ, τένις, ποδοσφαίρου, κλπ.

Δεδομένου όμως ότι λόγω της ιδιομορφίας της εν λόγω περιοχής η δημιουργία και η αξιοποίηση της απαραίτητης υποδομής όταν είναι αποσπασματικού χαρακτήρα και δεν πλαισιώνεται από την ιδιωτική επιχειρηματικότητα σε συμπληρωματικές επενδυτικές πρωτοβουλίες (λόγω της απουσίας του κινήτρου των “οικονομιών κλίμακας”) δεν δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μία ολοκληρωμένη ανάπτυξη της περιοχής Ζηρού που θα αποτελέσει πόλο έλξης επισκεπτών με ενδιαφέροντα που εμπίπτουν στην κατηγορία των εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Τέλος ένας ακόμη λόγος καθυστέρησης της τουριστικής ανάπτυξης του συγκεκριμένου τουριστικού πόρου είναι και η συνεχιζόμενη αναποφασιστικότητα σχετικά με την μορφή του φορέα διαχειρίσεως ομάδος ή και μεμονωμένων έργων.

Έτσι, οι δήμοι Λούρου και Θεσπρωτικού που γειτνιάζουν με την περιοχή και ταυτόχρονα παρουσιάζουν αξιόλογο ενδιαφέρον από άποψη φυσικών δεν διαθέτουν κανένα τουριστικό κατάλυμα.

9. Οι περιοχές της παραλιακής ζώνης του Ιονίου, όπως οι Λυγιά, Βράχος, Λούτσα, και Αμμουδιά παρουσιάζουν μία έντονη εποχικότητα που συμπίπτει σε μία τουριστική περίοδο 30-45 ημερών φαινόμενο που σε μεγάλο βαθμό εξηγείται από το γεγονός ότι εξειδικεύεται στην προσέλκυση εγχώριων τουριστών (κυρίως από την Άρτα, τα Γιάννενα, την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη). Κάθε προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής σε μία τέτοια περιοχή που κυριαρχείται από την μορφή του θαλάσσιου τουρισμού θα πρέπει να επιδιωχθεί προς την κατεύθυνση της αναβάθμισης της ποιότητας και συμπλήρωσης- επέκτασης της υφιστάμενης υποδομής υποδοχής τουριστών σύμφωνα με τα πρότυπα της διεθνούς τουριστικής αγοράς, αλλά ταυτόχρονα και διαφοροποίησης της με σκοπό την παροχή υπηρεσιών υπαίθριων δραστηριοτήτων οι οποίες θα αποτελέσουν τον συνδετικό κρίκο για την αξιοποίηση

της ημιορεινής ενδοχώρας με ένα μεγάλο αριθμό γραφικών αγροτικών οικισμών και περιοχών απaráμιλλου φυσικού κάλους.

10. Ο έντονος ανταγωνισμός που παρατηρείται τόσο μεταξύ των νομών της περιφέρειας, όσο και μεταξύ των δήμων του νομού. Η αδυναμία της διαμόρφωσης μίας στάσης στην προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης ενός γεωγραφικού χώρου με κοινά γεωμορφολογικά, κοινωνικοοικονομικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά κατά μία ευρύτερη έννοια που γίνεται άμεσα αντιληπτή από τον υποψήφιο τουρίστα-περιηγητή - όπως είναι η Ήπειρος που να βασίζεται στην παραδοχή ότι όλες οι περιοχές που την αποτελούν συμμετέχουν η κάθε μία με τον τρόπο της στην διαμόρφωση αλλά και στα οφέλη από την εκμετάλλευση ενός μοναδικού τουριστικού προϊόντος, έχει παγιώσει έναν ιδιαίτερα έντονο τοπικισμό και μια στείρα και κοντόφθαλμη συμπεριφορά που διέπει την επιχειρηματική συμπεριφορά των φορέων που εμπλέκονται στην προώθηση της τουριστικής δραστηριότητας ,η οποία σε Καμία περίπτωση δεν συμβαδίζει με την επίτευξη στόχων μιας πολιτικής αειφόρας, και ολοκληρωμένης ανάπτυξης σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως προαναφέρθηκε το αεροδρόμιο έχει όλες τις σύγχρονες εγκαταστάσεις και υποδομές που απαιτεί ένα διεθνές αεροδρόμιο· και γι' αυτό αποτελεί πόλο έλξης τουριστών και μοχλό ανάπτυξης για την γύρω περιοχή και ειδικά για τον Νομό Πρέβεζας.

Κατά δεύτερο λόγο το τουριστικό προϊόν (Ξενοδοχεία και άλλων ειδών τουριστικά καταλύματα) με τη σειρά του μπορεί να καλύψει τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του σύγχρονου και απαιτητικού κοινού.

Σαν Τρίτη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της περιοχής και ειδικά της Πρέβεζας, προτείνουμε την αναμόρφωση των αρχαιολογικών χώρων, την τελειοποίηση των έργων στην περιοχή της Αρχαίας Νικόπολης καθώς και την δημιουργία νέων σύγχρονων και ολοκληρωμένων μουσείων με την μεταφορά όλων των ευρημάτων σ' αυτά. Τα οποία με τη σειρά τους θα αποτελέσουν βασικό κριτήριο στην επιλογή τουριστικής περιοχής και διαφήμισης της Πρέβεζας και του Νομού.

Όπως παρατηρήσαμε στην πορεία της μελέτης το αεροδρόμιο Ακτίου, ποιοτική και αισθητική αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και η δημιουργία νέων στην πόλη μας καθώς τα έργα και οι δράσεις ανάδειξης και προβολής της πολιτιστικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς μπορούν κατά την άποψή μας να αποτελέσουν το τρίπολο που αποτελεί τους βασικούς συντελεστές ανάπτυξης του Νομού.

Ταυτόχρονα πρέπει η πολιτεία μέσω του Ε.Ο.Τ. να δημιουργήσει νέα κίνητρα για νέους επιχειρηματίες με την προώθηση πακέτων επιχορηγήσεων και διευκολύνσεων.

Παράλληλα θα ήταν ωφέλιμο να γίνει προβολή της περιοχής μέσω των Μ.Μ.Ε. στο εξωτερικό, τόσο για την προσέλκυση περισσότερων τουριστών όσο και για την απορρόφηση νέων επιχειρηματιών – επενδυτών που θα εκμεταλλευτούν τους φυσικούς πόρους ως προς όφελος του Νομού και της Πρέβεζας αξιοποιώντας όλους αυτούς τους παράγοντες, (αεροδρόμιο Ακτίου, υποθαλάσσια σήραγγα Πρέβεζας – Ακτίου, λιμάνι Πρέβεζας) για την ίδρυση νέων τουριστικών και ξενοδοχειακών μονάδων στην περιοχή.

Αναμενόμενα αποτελέσματα των ανωτέρω ενεργειών

- Ποιοτική και δυναμική τουριστική ανάπτυξη του Νομού.
- Αναβάθμιση κοινωνικών υποδομών
- Αύξηση του εισερχόμενου ελληνικού τουρισμού στο Νομό κατά 10% τουλάχιστον.
- Αύξηση του εισερχόμενου από το εξωτερικό τουρισμού στο Νομό κατά 5%.
- Δημιουργία ταυτότητας του Νομού.
- Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- Αύξηση εισοδήματος και βιοτικού επιπέδου των κατοίκων του Νομού
- Ενίσχυση της εξωστρέφειας της και της τεχνογνωσίας των επιχειρήσεων.

Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι η επέκταση του αεροδρομίου μέχρι σήμερα αποτελεί το βασικό άξονα για την εξέλιξη και αναμόρφωση της γύρω περιοχής και ιδιαίτερα της Πρέβεζας.

Επιπλέον, η προσαρμογή του τουριστικού προϊόντος στις νέες προκλήσεις του εθνικού, ευρωπαϊκού και διεθνούς ανταγωνισμού καθώς και η προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και των πολιτιστικών πόρων – σε συνδυασμό με τα έργα ανάδειξης της πολιτιστικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς μπορούν να οδηγήσουν την περιοχή σε πραγματική «απογείωση».

ΠΗΓΕΣ

- ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
- Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.
- Υπηρεσία Ερευνών και Μελετών.
- Ολυμπιακή Αεροπορία.
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πρέβεζας.
- Ίδρυμα ΑΚΤΙΑ ΝΙΚΟΠΟΛΗ
- «Ελληνική Τουριστική και Ταξιδιωτική Γεωγραφία», Κοτσιδόπουλου Γ.
- «Εναλλακτικές μορφές τουρισμού»
- «Μελέτη Τουριστικής Αξιοποίησης Ακτών Ιονίου Πρέβεζας», PRISMA, Δεκέμβριος 1999.
- Στοιχεία Έργων Αερολιμένων (Κων/νου Ιωαν. Χατζή).